KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2021/1889

av den 23 juli 2021

om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller förlängning av åtgärder för tillfällig lättnad från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider på grund av covid-19-krisen

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ([1]), särskilt artikel 10a.5, och

av följande skäl:

(1) Covid-19-krisen fortsätter att vålla en minskning av flygtrafiken till följd av en betydande nedgång i efterfrågan på lufttransport och de direkta åtgärder som vidtagits av medlemsstater och tredjeländer för att begränsa spridningen av covid-19. Eurocontrol rapporterade att flygtrafiken i EES-luftrummet under första halvåret 2021 var ganska stabil och motsvarade omkring 38 % av flygtrafiken under motsvarande period 2019, med en uppåtgående trend. Enligt Eurocontrols prognos väntas den årliga genomsnittliga flygtrafiken motsvara 50 % under 2021 och 72 % under 2022, på grundval av det mest realistiska prognosscenariot.

(2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och de frivilliga eller obligatoriska inställningar av lufttrafiken som lufttrafikföretagen därmed beslutar i linje med efterfrågeutvecklingen utgör ett nödvändigt eller legitimt svar på dessa omständigheter.

(3) Enligt artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 95/93, jämförd med artikel 10.2, måste lufttrafikföretagen använda minst 80 % av en serie av ankomst- och avgångstider som tilldelats dem eller förlora sitt hävdvunna företräde till dessa ankomst- och avgångstider (nedan kallad *regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade*). Mot bakgrund av covid-19-krisen, och för att värna lufttrafikföretagens ekonomiska situation och undvika de negativa miljöeffekterna av tomma eller till stor del tomma flygningar som endast utförs i syfte att upprätthålla underliggande ankomst- och avgångstider vid flygplatser, upphävdes regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade tillfälligt för perioden 1 mars 2020–28 mars 2021.

(4) Den 16 februari 2021, och med tanke på covid-19-krisens fortsatta effekter på flygtrafiken, ändrade unionen förordning (EEG) nr 95/93 för att bevilja flygbolag ytterligare lättnad från regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade under tidtabellsperioden för sommaren 2021, genom att tillfälligt upphäva regeln för ytterligare en period från och med den 28 mars 2021 till och med den 30 oktober 2021.

(5) Enligt artikel 10a.5 i förordning (EEG) nr 95/93 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ändra perioden för tillfälligt upphävande av den regel om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade som anges i artikel 10a.3.

(6) Enligt artikel 10a.5 i förordning (EEG) nr 95/93 ges kommissionen dessutom befogenhet att, om det är absolut nödvändigt för att hantera utvecklingen av covid-19-krisens inverkan på flygtrafiknivåerna, anta delegerade akter för att ändra utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider inom ett intervall mellan 30 % och 70 %.

(7) Trots en gradvis ökning ligger flygtrafiken under första halvåret 2021 fortfarande på en låg nivå jämfört med samma period 2019, med en nivå på i genomsnitt cirka 38 % av flygtrafiken under motsvarande period 2019. Det är visserligen svårt att exakt förutsäga hur flygtrafiken kommer att återhämta sig, men det är rimligt att vänta sig att situationen kommer att bestå inom en nära framtid med en stadig minskning av skillnaden mellan flygtrafiken under 2021 jämfört med 2019. På grundval av Eurocontrols fyraåriga prognos av den 21 maj 2021 och enligt det mest sannolika scenariot där man utgår från att vaccineringen bör uppnå effektivitet under 2022, skulle den årliga trafikvolymen under 2021 och 2022 som årsgenomsnitt uppgå till mellan 50 % och 72 % av motsvarande nivåer för 2019. På grundval av tillgängliga månatliga prognoser för 2021 från Eurocontrol och det tillgängliga årliga genomsnittet för 2022 från Eurocontrol väntas flygtrafiken under tidtabellsperioden för vintern 2021/2022 uppgå till 70 % av 2019 års nivåer.

([1]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

(8) Uppgifter som sammanställts av Världshälsoorganisationen och Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar visar att den ihållande minskningen av flygtrafiken är ett resultat av covid-19-krisens effekter. Tillgängliga uppgifter visar på ett samband mellan utvecklingen av antalet fall och hur medlemsstaterna och tredjeländer reagerar på detta genom att anta åtgärder som påverkar flygtrafiken och leder till minskad flygtrafik. Sådana åtgärder, som kan införas eller upphävas med mycket kort varsel, bidrar till ett klimat av osäkerhet och inverkar negativt på konsumenternas förtroende och bokningsbeteende.

(9) På grund av utvecklingen av antalet covid-19-fall och den potentiella spridningen av nya varianter är det rimligt att vänta sig ett betydande antal inställda flygningar till följd av covid-19-krisen under tidtabellsperioden för kommande vinter, som löper från den 31 oktober 2021 till den 26 mars 2022, om flygbolagen skulle vara skyldiga att till fullo använda sina portföljer av ankomst- och avgångstider för 2019 i enlighet med artikel 8 i förordning (EEG) nr 95/93.

(10) Det är därför nödvändigt att förlänga den period som anges i artikel 10a.3 i förordning (EEG) nr 95/93 till att även gälla perioden 31 oktober 2021–26 mars 2022.

(11) Efterfrågan på resor under tidtabellsperioden för vintern 31 oktober 2021–26 mars 2022 kan ligga kvar på en låg nivå trots framsteg i vaccinationskampanjerna, ökad säkerhet vid resor och länders avveckling av åtgärder som påverkar resandet. En fortsatt låg efterfrågan under vintertidtabellsperioden kan sannolikt vara en indikation på långsiktiga strukturella förändringar på marknaden och av konsumenternas beteende. Utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider bör därför å ena sidan undvika oavsiktliga negativa konsekvenser för flygbolagens ekonomiska situation och negativa miljökonsekvenser till följd av tomma eller till stor del tomma flygningar som endast utförs för att behålla historiska rättigheter till ankomst- och avgångstider, och å andra sidan ge flygbolagen incitament att antingen utnyttja flygplatskapaciteten på ett effektivt sätt eller frigöra ankomst- och avgångstider till reserven för andra användare, för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten.

(12) Utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider bör vidare fastställas till en nivå som garanterar ett minimum av flygningar, för att öka passagerarnas förtroende, effektivisera användningen av flygplatskapaciteten under tidtabellsperioden för vintern 2021/2022 och få tillförlitliga flygförbindelser.

(13) Utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider bör också ta hänsyn till mer långsiktiga strukturella förändringar på marknaden och av konsumenternas beteende, så att marknaden gradvis kan anpassa sig till efterfrågeutvecklingen och frigöra kapacitet för tidtabellsperioden för vintern 2022/2023. I synnerhet eftersom vissa flygbolag har använt tillfälliga ankomst- och avgångstider under 2020 och början av 2021 utan att erhålla historiska ankomst- och avgångstider.

(14) Följaktligen bör utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden för vintern 2021/2022 fastställas till 50 %.

(15) Även om det i allmänhet antas att lufttrafikföretag kommer att bedriva trafik så snart efterfrågan återvänder, innebär en lägre utnyttjandetröskel en risk för att vissa lufttrafikföretag kan begränsa trafiken vid vissa flygplatser till det minimum som krävs för att upprätthålla historiska rättigheter till dessa ankomst- och avgångstider, till nackdel för konkurrenter, flygplatsers ledningsenheter och konsumenter. Det möjliga frigörandet av viss flygplatskapacitet till följd av denna nya utnyttjandegrad kommer sannolikt inte att orsaka några allvarliga störningar i flygbolagens verksamhet och nät, vilket en högre utnyttjandegrad skulle göra.

(16) Med hänsyn till rättssäkerheten, särskilt för samordnare av ankomst- och avgångstider och lufttrafikoperatörer, bör denna förordning av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 10a i förordning (EEG) nr 95/93 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. När det gäller ankomst- och avgångstider som inte har ställts till samordnarens förfogande för omfördelning i enlighet med artikel 10.2a under perioden 28 mars 2021–26 mars 2022 och vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska lufttrafikföretaget, om det på ett för samordnaren tillfredsställande sätt visar att det har använt serien av ankomst- och avgångstider enligt samordnarens anvisningar minst 50 % av tiden under tidtabellsperioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 och minst 50 % av tiden under tidtabellsperioden 31 oktober 2021–26 mars 2022, ha rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider för nästa motsvarande tidtabellsperiod.

När det gäller den period som avses i första stycket i den här punkten ska de procentvärden som avses i artikel 10.4 och i artikel 14.6 a vara 50 % för tidtabellsperioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 och 50 % för tidtabellsperioden 31 oktober 2021–26 mars 2022.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 23 juli 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande