EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 glede začasne razbremenitve od pravil uporabe slotov na letališčih Skupnosti zaradi pandemije COVID-19

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2020) 341 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Uredba (EGS) št. 95/93[1] (v nadaljnjem besedilu: uredba o slotih) določa pravila o dodeljevanju slotov na letališčih EU. Člen 10 določa pravilo „uporabi ali izgubi“, v skladu s katerim morajo letalski prevozniki vsaj 80 % dodeljenih slotov uporabiti v določenem (poletnem ali zimskem) obdobju voznega reda letov, da bi ohranili prednost pri istem zaporedju slotov za naslednje enakovredno obdobje voznega reda letov (t. i. „podedovane“ ali „zgodovinske“ pravice).

Zaradi manjšega povpraševanja potnikov, ki ga je povzročila pandemija COVID-19, so letalski prevozniki od 1. marca 2020 znatno spremenili svoj vozni red, kar je povzročilo, da je stopnja uporabe slotov na koordiniranih letališčih padla precej pod 80-odstotni prag, ki ga določa uredba o slotih.

Da bi Evropska unija obravnavala to vprašanje, je 30. marca 2020 sprejela spremembo uredbe o slotih, s katero se pravilo „uporabi ali izgubi“ opusti za celotno poletno obdobje voznega reda letov 2020, ki se konča 24. oktobra 2020. Na podlagi navedene spremembe je bilo na Komisijo tudi preneseno pooblastilo, da s sprejetjem enega ali več delegiranih aktov podaljša obdobje, ki ga zajema opustitev. 14. oktobra 2020 je Komisija sprejela delegirani akt, ki podaljšuje obdobje opustitve pravila „uporabi ali izgubi“ do konca zimske letalske sezone 2020/2021, ki se konča 27. marca 2021.

Po pričakovanjih se je padec povpraševanja potnikov nadaljeval v celotnem poletnem obdobju voznega reda letov 2020. Po podatkih Eurocontrola se je upadanje prometa v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) začelo v 11. tednu, in sicer se je v primerjavi z istim tednom v letu 2019 promet zmanjšal za 17 %. Promet se je v 12. in 13. tednu močno zmanjšal in je v primerjavi z letom 2019 znašal 59 % oziroma 82 %. Najnižji točki sta bili zabeleženi v 15. in 16. tednu (89-odstotno zmanjšanje). Povprečni koeficienti zasedenosti pri vzorcu desetih evropskih letalskih prevoznikov so se z 80 % v 9. tednu znižali na 26 % v 15. tednu. Letalski prevozniki so leteli manj pogosto, pa tudi za preostale lete je bilo malo rezervacij v primerjavi z letom 2019. V 23. tednu, ko se je velik del letalskega prometa znotraj EU ponovno odprl, se je povprečni koeficient zasedenosti povišal na 44 %. V istem tednu leta 2019 se je povprečni koeficient zasedenosti istih letalskih prevoznikov gibal od 75 % (4. teden) do 86 % (16. teden). Sredi novembra 2020 je bil zračni promet manjši za 65 % v primerjavi z istim tednom v letu 2019.

Najnovejše napovedi Eurocontrola kažejo, da naj bi obseg zračnega prometa februarja 2021 znašal le polovico obsega zračnega prometa iz februarja 2020. Kaj se bo zgodilo po tem, je negotovo, vendar nič ne kaže na to, da se bo povpraševanje v poletni sezoni 2021 vrnilo na raven blizu tistim iz zadnjih let.

Hkrati je treba opozoriti, da je cilj pravila „uporabi ali izgubi“ zagotoviti najučinkovitejšo uporabo letaliških zmogljivosti, da bi se čim bolj izkoristilo največje število uporabnikov in potnikom omogočilo, da izkoristijo prednosti konkurenčnega letalskega trga in povezljivosti.

[1] Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

Opustitev pravila „uporabi ali izgubi“ je letalske prevoznike dejansko razbremenila med trenutnim pomanjkanjem povpraševanja in omejitvami letalskega prometa brez primere, hkrati pa se je izognila škodljivim vplivom na okolje, ki jih imajo prazni ali večinoma prazni leti, ki se izvajajo le zaradi ohranjanja osnovnih letaliških slotov. Vendar je treba upoštevati tudi negativni učinek nadaljnjega podaljšanja opustitve. Učinek trenutne opustitve je zamrznitev konkurence na ravni iz leta 2019, ne da bi bilo treba zahtevati, da se zmogljivost dejansko učinkovito uporablja, ker so se določbe te opustitve izkazale za nezadostne za zagotovitev, da lahko drugi letalski prevozniki, ki lahko obratujejo, pridobijo potrebne slote. Za obdobje, ki se začne po več kot letu dni opustitve pravila „uporabi ali izgubi“ (od 1. februarja 2020 do 27. marca 2021), ki ohranja podedovane slote letalskih prevoznikov iz leta 2019 do konca zimske letalske sezone 2021/2022, je čas, da se vzpostavi pot, po kateri se bo mogoče vrniti na običajno uporabo pravila „uporabi ali izgubi“. Vrnitev v normalno stanje ne sme biti nenadna, da bi se izognili destabilizaciji letalskega trga v škodo letalskih prevoznikov, povezljivosti, potrošnikov iz EU in okolja. Vrnitev v normalno stanje bi se morala zgoditi v skladu s prihodnjim povečanjem obsega prometa do obsega iz leta 2019 ali stabilizacijo zračnega prometa glede na nove tržne razmere.

Zato se predlaga, da se od začetka poletnega obdobja voznega reda letov 2021 ponovno uporabi običajna uporaba zahtev za uporabo slotov v skladu z uredbo o slotih, vendar naj se razmerje določi na 40:60 namesto 80:20. To pomeni, da bi morali letalski prevozniki upravljati 40 % danega zaporedja slotov, da bi lahko ohranili prednost za dano zaporedje upravljanih slotov v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov. Ta prilagoditev bi sorazmerno zaščitila zgodovinske pravice med močnim padcem povpraševanja po letalskem prometu zaradi pandemije COVID-19 in prispevala k izogibanju vplivom na okolje, ki jih imajo prazni ali večinoma prazni leti le zaradi ohranjanja osnovnih letaliških slotov. Prispevala bi tudi k učinkovitejši uporabi letaliških zmogljivosti v korist potnikov in povezljivosti.

Glede na izkušnje ta predlog za razbremenitev od pravil o slotih vključuje pogoje za zagotovitev, da obdobje razbremenitve ostane združljivo z optimalno uporabo omejenih letaliških zmogljivosti in prispeva k ohranjanju konkurence v interesu potnikov. Razbremenitev bi morala biti namenjena letalskim prevoznikom, katerih namen je upravljati svoje podedovane slote, takoj ko se povpraševanje dovolj poveča in leti ponovno postanejo ekonomsko izvedljivi. Zato zaporedja slotov, ki so bila prvič dodeljena letalskemu prevozniku, tj. zaporedja slotov, do katerih letalski prevoznik ni upravičen zaradi pridobitve podedovanih pravic, ne bi smela biti zajeta v razbremenitvi, kot bi ti letalski prevozniki to zahtevali za take dodatne slote, saj bi vedeli, da je povpraševanje po letalskem prometu majhno zaradi pandemije COVID-19 in da so zaporedja osnovnih slotov izvzeta iz običajne uporabe pravila „uporabi ali izgubi“. Zato bodo morali letalski prevozniki, ki prvič pridobijo taka zaporedja slotov, uporabiti vsaj 80 % takih novododeljenih zaporedij slotov, da pridobijo prednost za naslednje enakovredno obdobje voznega reda letov. Ta pristop ustreza prostovoljnemu dogovoru med letališči, letalskimi prevozniki in koordinatorji slotov o delovanju trenutne opustitve pravila o slotih za zimsko letalsko sezono 2020/2021 in pozneje[2].

[2] „Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season“ (Skupni dogovor letalskih prevoznikov, letališč, in koordinatorjev slotov, ki bi ga bilo treba uporabiti za podaljšanje opustitve pravila o slotih za celotno sezono NW2020), https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf.

Pravilo „uporabi ali izgubi“ (tj. zahteva po uporabi vsaj 80 % zaporedij slotov) bi moralo še naprej veljati tudi v primeru izmenjave slotov iz odstavka 1(c) člena 8a, kadar izmenjava spremlja kakršno koli finančno ali drugo nadomestilo. Namen je preprečiti izplačilo nadomestila za vrednost, ki je del razbremenitve. Nasprotno pa izmenjave brez finančnega ali drugega nadomestila, ki se na primer izvajajo za izboljšanje časovne razporeditve, ne bi ovirale uporabe razbremenitve za zadevne slote. Enako bi veljalo na primer za slote, ki so bili preneseni kot rezultat odločitev javnih organov v skladu z nacionalno zakonodajo ali konkurenčnim pravom EU (glej člen 8b uredbe o slotih).

Predlog vključuje rok, v katerem morajo letalski prevozniki vrniti neželene slote koordinatorju, če želijo izkoristiti razbremenitev. Tritedenski rok pred predvidenim datumom opravljanja prevoza za navedeni slot bo letališčem in drugim ponudnikom letaliških storitev omogočil vpogled v to, kolikšna zmogljivost je potrebna in kakšen je obseg operacij, za katere se pričakuje, da bodo zagotovile ustrezno razpoložljivo infrastrukturo, opremo in osebje. Tudi drugim letalskim prevoznikom omogoča, da ocenijo, katera letališka zmogljivost je na voljo, če jo želijo uporabiti za opravljanje letov. Prej ko so sloti na voljo za prerazporeditev, večja je verjetnost, da jih bodo lahko uporabljali tudi drugi letalski prevozniki. Predlagana pravila zajemajo začasno prerazporeditev za zadevno sezono (brez prevoznika, ki so mu bili ti sloti prerazporejeni in ki je z njimi pridobil podedovane pravice) ali stalno prerazporeditev, in sicer kadar letalski prevoznik, ki je slote vrnil v pool, ne predvideva njihove uporabe v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov. V tem primeru bi morali imeti letalski prevozniki, ki so uporabili vsaj pet takih slotov, prednost pred drugimi prevozniki prosilci in novimi prevozniki za celotno prvotno zaporedje slotov prevoznikov, ki so jih sprostili v pool.

Prav tako je treba pojasniti, v katerih okoliščinah bi koordinatorji lahko odvzeli slote letalskim prevoznikom. Ko koordinator na podlagi razpoložljivih informacij ugotovi, da je letalski prevoznik na letališču prenehal opravljati svoje prevoze in ne more več upravljati dodeljenih slotov, je treba zadevne slote takoj vrniti v pool in jih dati na voljo za prerazporeditev drugim letalskim prevoznikom, kar pomeni izgubo zgodovinskih pravic nad temi sloti za letalskega prevoznika, ki zapušča letališče.

Na podlagi informacij, ki so trenutno na voljo pri Eurocontrolu, je upravičeno domnevati, da se bodo trenutne razmere, ki jih je zaznamovalo izjemno zmanjšanje povpraševanja, nadaljevale vsaj do začetka poletnega obdobja voznega reda letov 2021. Glede na negotovost je mogoče tudi, da bi lahko obdobje izjemno majhnega povpraševanja trajalo vsaj do zimskega obdobja voznega reda letov 2024/2025 in vključno z njim v skladu z napovedmi združenj letalskih prevoznikov in letališč, kot sta ACI-Europe in IATA.

Zato bi bilo treba v teh okoliščinah uredbo o slotih spremeniti, da se nadalje zaščitijo podedovane pravice letalskih prevoznikov v tistih zaporedjih slotov, ki se niso uporabila po običajni 80-odstotni stopnji med obdobjem, ko je pandemija COVID-19 negativno vplivala na letalski trg. Razbremenitev od pravil o slotih naj bi se podaljšala za nadaljnjo sezono, poleg podaljšanja, predvidenega v Delegirani uredbi Komisije (EU) 2020/1477, in bi tako zajemala obdobje od 28. marca 2021 do 30. oktobra 2021. Ta razbremenitev bi znižala stopnjo uporabe slotov z 80 % na 40 %. Poleg tega bi bila s spremembo Komisiji podeljena pooblastila za nadaljnje podaljšanje razbremenitve od pravil o slotih po poletni letalski sezoni 2021 in tudi za nadaljnje prilagajanje stopnje uporabe slotov na podlagi številnih kazalnikov, kot so dejanski in napovedani podatki o zračnem prometu, koeficient zasedenosti in uporaba flote. Komisija bi po potrebi sprejela delegirane akte za prilagoditev stopnje uporabe slotov za katero koli obdobje voznega reda letov od zime 2021/2022 do vključno zime 2024/2025.

Postopek dodeljevanja slotov poteka precej pred ustreznim obdobjem voznega reda letov. Letalski prevozniki, letališča in drugi ponudniki storitev bi zato morali biti pravočasno seznanjeni s pravili, ki veljajo za določeno obdobje voznega reda letov. Podobno jih zgodnje poznavanje teh pravil tudi spodbuja, da koordinatorjem v zgodnji fazi vrnejo slote, ki jih ne nameravajo uporabiti. Zato bi morala Komisija sprejeti ustrezne delegirane akte, preden se zaključi postopek dodeljevanja slotov.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Uredba o slotih letalskim prevoznikom omogoča razbremenitev od pravil uporabe slotov, ki so za letalske prevoznike trenutno problematični zaradi pandemije COVID-19. Uredba o slotih na Komisijo prenaša pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov, ki lahko samo spremenijo obdobje, v katerem velja trenutna opustitev. Daljša obdobja razbremenitve od pravil uporabe slotov vodijo do izkrivljanja konkurence, ki vpliva na povezljivost potnikov, zaposlovanje in kakovost delovnih mest v letalskem sektorju ter letališčem in ponudnikom storitev povzroča specifične težave. Hkrati bi lahko nenadna sprememba, ki vključuje vrnitev k običajnemu pravilu „uporabi ali izgubi“, letalskim prevoznikom povzročila dodatno finančno breme in bi lahko imela nenamerne škodljive okoljske vplive letalskih prevoznikov, ki opravljajo prazne ali večinoma prazne lete le zaradi ohranjanja osnovnih letaliških slotov. Uredbo o slotih bi bilo zato treba spremeniti, da bi ublažili učinke pandemije COVID-19, letalskim prevoznikom zagotovili pravno varnost in ohranili enotnost evropskega sistema dodeljevanja slotov.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Učinkovito delovanje notranjega trga za letalstvo in povezanih storitev je odvisno od gospodarske uspešnosti letalskih prevoznikov in drugih delov letalskega sektorja, vključno z letališči in drugimi ponudniki storitev. Negativne gospodarske posledice pandemije COVID-19 ogrožajo njihovo zdravo finančno stanje in imajo resne negativne učinke na sistem zračnega prevoza in gospodarstvo kot celoto. Zato je sprememba uredbe o slotih izjemno pomembna. Poleg tega je skladna tudi s podnebno politiko EU, saj letalske prevoznike ne spodbuja, da opravljajo prazne ali večinoma prazne lete le zaradi ohranjanja osnovnih letaliških slotov.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga tega predloga je člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Navedeni člen je pravna podlaga za sprejetje vse ustrezne zakonodaje o zračnem prometu in se uporablja kot pravna podlaga za uredbo o slotih in njene spremembe.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga, saj uredba o slotih državam članicam ne dovoljuje, da od koordinatorjev zahtevajo, naj določijo pogoje za razbremenitev od pravil o slotih in spremenijo stopnjo uporabe slotov kot odgovor na spreminjajoči se obseg prometa. Ta cilj lahko doseže le Unija, ki spreminja uredbo o slotih.

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega okvirov, ki so potrebni za dosego cilja ublažitve gospodarskega učinka pandemije COVID-19 na delovanje uredbe o slotih. Predlog vzpostavlja ravnovesje med potrebo po tem, da se letalski prevozniki razbremenijo pravila „uporabi ali izgubi“ kot

odgovor na majhno povpraševanje po letalskem prometu, ki je posledica pandemije COVID-19, in potrebo po vrnitvi k običajni uporabi pravil dodeljevanja slotov sorazmerno z okrevanjem obsega zračnega prometa. Predlog vključuje tudi številne ukrepe za spodbujanje konkurence za obravnavo nekaterih nenamernih negativnih učinkov trenutne opustitve pravila o slotih.

- **Izbira instrumenta**

Da bi pravni instrument dosegel svoj cilj, mora biti neposredno in splošno uporaben na enak način kot uredba o slotih. Zato je najprimernejši pravni instrument uredba.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Člen 10a(4) uredbe o slotih, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/459, je zahteval, da Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 15. septembra 2020 predloži zbirno poročilo o razmerah v zračnem prometu. Za zbiranje podatkov in drugih informacij so službe Komisije v rednih stikih z letalskimi prevozniki, letališči, koordinatorji letaliških slotov in njihovimi združenji, da spremljajo razvoj razmer v zračnem prometu in ocenjujejo vpliv pandemije COVID-19 na povpraševanje po zračnem prevozu in obsegu zračnega prometa ter določijo učinkovitost opustitve pravila o slotih. V poročilu, objavljenem 14. septembra 2020, je ocenjeno izvajanje opustitve pravila o slotih in opredeljene so nekatere pomanjkljivosti. Vrednotenje v skladu s pravili za boljše pravno urejanje ni bilo izvedeno zaradi nujnosti sprejetja pravil, ki prevoznikom pravočasno zagotavljajo ustrezno razbremenitev od pravila „uporabi ali izgubi“, in sicer glede na trajne posledice pandemije COVID-19 v zračnem prometu.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Zaradi nujnosti zadeve uradno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi ni bilo opravljeno. Komisija je objavila načrt za povratne informacije in javno posvetovanje o portalu za boljše pravno urejanje, na katerega bi se lahko zainteresirane strani odzvale od 1. do 28. septembra 2020. Zaradi nujnosti zadeve je bilo posvetovanje skrajšano z običajnih dvanajst tednov na štiri tedne. V istem časovnem okviru so se začela tudi ciljno usmerjena posvetovanja in zahteve za podatke.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Kot je bilo pojasnjeno, razširjeno zbiranje strokovnih mnenj zaradi nujnosti razmer ni bilo mogoče. Komisija pa je upoštevala izkušnje, pridobljene z uporabo in spremembami uredbe o slotih, kar vključuje tudi posvetovanja s strokovnjaki.

- **Ocena učinka**

Zaradi nujnosti razmer ocena učinka ni bila izvedena v skladu s pravili za boljše pravno urejanje. Predlog spremlja delovni dokument služb Komisije. Predstavlja posledice uporabe pravila „uporabi ali izgubi“ med pandemijo COVID-19 in informacije o delovanju opustitve pravila o slotih od začetka veljavnosti ter opisuje pomanjkljivosti, ki so se pojavile na letalskem trgu. Poleg tega obravnava postopno opuščanje razbremenitve od pravil o slotih, ki bi bilo povezano s postopnim vračanjem zračnega prometa. Predstavlja najprimernejšo nadaljnjo pot za obravnavanje pomanjkljivosti in ocenjuje njene verjetne posledice.

- **Temeljne pravice**

Ni relevantno.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bi morala še naprej spremljati razvoj pandemije COVID-19 in njen vpliv na zračni prevoz. V skladu z Uredbo (EU) 2020/459 bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje delegiranega akta o podaljšanju časovnih obdobij, ki jih zadeva ukrep, in po potrebi prilagoditev minimalne zahteve po uporabi.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Členu 2 uredbe o slotih se doda nova začasna opredelitev za „nove prevoznike“, ki več letalskim prevoznikom omogoča, da se kvalificirajo kot novi prevozniki in pridobijo slote iz poola, kar omogoča večjo konkurenco na letališčih zaradi znižane stopnje uporabe in uveljavljenim prevoznikom na letališču zagotavlja, da ohranijo svoje slote.

Poleg tega se doda nova opredelitev za „koordinacijske parametre za COVID-19“, v člen 8 pa se vstavi odstavek 6a, ki obravnava možnost, da lahko posebni sanitarni ukrepi na letališču zaradi pandemije COVID-19 zmanjšajo razpoložljivo zmogljivost na tem letališču, kar pomeni, da vseh slotov ni mogoče upravljati v času, za katerega so bili dodeljeni. Koordinatorji bi morali imeti možnost, da po razpravi s prizadetimi letalskimi prevozniki ponovno razporedijo ali prekličejo dodeljene ali zahtevane slote, ki jih ni mogoče izdati. Združenja koordinatorjev letalskih prevoznikov, letališč in slotov so razpravljala o tem, kako bi bilo najbolje obravnavati te razmere ob upoštevanju različnih poslovnih interesov. Koordinatorji bi morali te dobre prakse upoštevati v obliki sektorskih smernic ali lokalnih pravil, če so v skladu z načeli preglednosti in nediskriminacije ter ne postavljajo pod vprašaj neodvisnosti koordinatorjev.

Če prevozniki, ki imajo zgodovinske pravice do ustreznega zaporedja slotov, v določenem obdobju voznega reda letov dajo na voljo slote, bodo prevozniki, ki so uporabili take slote, verjetno prispevali k učinkoviti uporabi ustreznih zaporedij slotov v naslednjih obdobjih voznega reda letov. Zato se členu 8 doda nov odstavek 2a, ki takim letalskim prevoznikom daje prednost pri dodelitvi zadevnega zaporedja v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov, če ga letalski prevoznik, ki je prvotno imel zgodovinske pravice v danem zaporedju, ne zahteva in če je prevoznik, ki je podal zahtevo, upravljal pet slotov, ki sestavljajo zaporedje. Da bi se izognili razdrobljenosti letaliških zmogljivosti in voznih redov, bi bilo treba letalskemu prevozniku, ki prejme prednost, dodeliti celotno zaporedje, katerega del so upravljani sloti. Če je več letalskih prevoznikov uporabljalo slote istega zaporedja, ima prednost prevoznik, ki je uporabil večje število slotov.

Členu 10(4) se doda nova točka (e), ki obravnava okoliščine, ko na možnost potnikov, da letijo na določenih progah, znatno vplivajo ukrepi, ki jih javni organi sprejmejo za omejevanje širjenja pandemije COVID-19 (npr. omejitve v zvezi s prometnimi pravicami, potniki in/ali posadko, zapiranja meja), in sicer po zaključku postopka dodeljevanja slotov za prihajajočo sezono. V teh primerih so lahko letalski prevozniki razbremenjeni uporabe pravila „uporabi ali izgubi“ (kakor je bilo spremenjeno). Vendar je ta prednost omejena, da bi se izognili

kakršnim koli nenamernim učinkom (za podrobnosti glej štiri nove pododstavke, dodane členu 10(4)).

Člen 10a je spremenjen na več načinov. Obdobje trenutne opustitve iz člena 10a (sprejeto v Uredbi (EU) 2020/459 marca 2020) je bilo z Delegirano uredbo (EU) 2020/1477, sprejeto 14. oktobra 2020, podaljšano do 27. marca 2021. V tem obdobju morajo koordinatorji za oceno prednostnih pravic upoštevati, da je slote, dodeljene za obdobje od 1. marca 2020 do 27. marca 2021, upravljal letalski prevoznik, ki so mu bili prvotno dodeljeni. Obdobje dodatne razbremenitve se ohrani za slote, ki se uporabljajo med EU in Kitajsko ali med EU in Hongkongom (od 23. januarja 2020).

Nov predlagani odstavek 2a člena 10a določa, da bodo letalski prevozniki za zaporedje slotov, dodeljenih za obdobje od 28. marca 2021 do 30. oktobra 2021, upravičeni do enakega zaporedja slotov v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov, če so uporabili 40 % slotov v tem zaporedju.

Točka (a) novega odstavka 3a člena 10a omejuje obseg razbremenitve, ki velja za slote, dodeljene v skladu s členom 10(2) uredbe o slotih. Za slote, ki sestavljajo zaporedje in so bili na novo dodeljeni za določeno obdobje voznega reda letov, se predlaga, da ne bi bili upravičeni do razbremenitve, in bodo morali delovati v skladu z 80-odstotno stopnjo uporabe slotov, da bo prevoznik, ki jih upravlja, upravičen do istega zaporedja v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov.

Točka (b) člena 10a(3a) iz razbremenitve izvzema tiste slote, ki so bili izmenjani skupaj s finančnim ali drugim nadomestilom. To je pomembno za zagotovitev, da vrednost razbremenitve ni vključena v kakršno koli sekundarno trgovanje ali zakup slota drugemu letalskemu prevozniku. Ta določba nima učinka za nazaj, kar pomeni, da so sloti, s katerimi se je trgovalo in ki jih je upravljal „nabavni“ letalski prevoznik z učinkom iz prejšnjega enakovrednega obdobja voznega reda letov (ali prej), upravičeni do razbremenitve.

V člen 10a se vstavi nov odstavek 7, tako da mora letalski prevoznik v obdobju razbremenitve od pravil o slotih slot, ki ga ne namerava uporabiti, dati na voljo za začasno prerazporeditev drugim letalskim prevoznikom najpozneje tri tedne pred načrtovanim datumom uporabe slota. To je v pomoč drugim prevoznikom, ki bodo morda želeli uporabljati take slote na *ad hoc* podlagi. Ti drugi letalski prevozniki bi morali imeti dovolj časa za načrtovanje svojega opravljanja prevozov in tudi za to, da bi bili potniki, letališča in ponudniki letaliških storitev predhodno obveščeni o načrtovanem opravljanju prevozov letalskih prevoznikov.

Odstavek 4 člena 10a na Komisijo prenaša pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov za nadaljnje podaljšanje obdobja, v katerem velja razbremenitev, če pandemija COVID-19 ne bo premagana in bo še naprej negativno vplivala na sektor zračnega prometa, vključno z zgodovinskimi podedovanimi pravicami. Komisija je tudi pooblaščena, da spremeni stopnjo uporabe glede na razvoj obsega prometa. Glede na to, kako hitro se je izbruh razširil, bi bilo treba delegirane akte sprejeti po nujnem postopku.

Členu 14(5) se doda nov pododstavek, ki določa sistem sankcij in ukrepov v primeru neupoštevanja novega odstavka 7 člena 10a.

Nova točka (c) člena 14(6) koordinatorju omogoča, da ukrepa in odvzame slote, kadar letalski prevoznik na navedenem letališču preneha opravljati prevoze. V takih primerih lahko koordinator takoj odvzame slote za preostanek obdobja voznega reda letov, ne da bi moral čakati do konca navedenega obdobja, in lahko slote čim prej da na voljo za prerazporeditev.

2020/0358 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 glede začasne razbremenitve od pravil uporabe slotov na letališčih Skupnosti zaradi pandemije COVID-19

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[3],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[4],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pandemija COVID-19 je povzročila znaten upad zračnega prometa zaradi precejšnjega zmanjšanja povpraševanja in neposrednih ukrepov, ki so jih države članice in tretje države sprejele za zajezitev pandemije. Učinek na letalske prevoznike je bil negativen od 1. marca 2020 in bo v prihodnosti verjetno še naprej negativno vplival na letalske prevoznike do vključno zime 2024/2025.

(2) Te okoliščine presegajo nadzor letalskih prevoznikov, zaradi česar so ti zaradi njih prostovoljno ali neprostovoljno odpovedali zračne prevoze. Zlasti prostovoljne odpovedi ščitijo zdravo finančno stanje letalskih prevoznikov, hkrati pa preprečujejo negativen okoljski vpliv praznih ali večinoma praznih letov, ki bi se izvajali le zaradi ohranjanja njihovih slotov.

(3) Podatki, ki jih je objavil Eurocontrol, ki je upravitelj omrežja mreže za opravljanje zračnega prometa enotnega evropskega neba, kažejo na stalno medletno zmanjšanje zračnega prometa za približno 74 % sredi junija 2020.

(4) Glede znanih vnaprejšnjih rezervacij, napovedi Eurocontrola in epidemioloških napovedi ni mogoče napovedati, kdaj se bo verjetno končalo obdobje močno zmanjšanega povpraševanja zaradi pandemije COVID-19. Po zadnjih napovedih Eurocontrola bo letalski promet februarja 2021 približno na polovici obsega iz februarja 2020. Napovedi po tem datumu temeljijo na številnih neznanih dejavnikih, kot je razpoložljivost cepiva proti COVID-19. V teh okoliščinah letalski prevozniki, ki svojih slotov ne uporabljajo v skladu s stopnjo uporabe slotov, kot je določena v

[3] UL C , , str. .
[4] UL C , , str. .

Uredbi Sveta (EGS) št. 95/93[5], ne bi smeli samodejno izgubiti prednosti za zaporedje slotov iz člena 8(2) in člena 10(2), ki bi jih sicer imeli. V ta namen bi bilo treba določiti posebna pravila.

(5) Ta pravila bi morala hkrati obravnavati potencialno negativne učinke na konkurenco letalskih prevoznikov. Zlasti bi bilo treba zagotoviti, da se letalskim prevoznikom, ki so pripravljeni na zagotavljanje storitev, omogoči, da uporabijo neizkoriščeno zmogljivost z možnostjo dolgoročnega ohranjanja takih slotov. To bi moralo ohraniti spodbude letalskih prevoznikov za uporabo letaliških zmogljivosti, kar bi koristilo potrošnikom.

(6) Zato je treba v skladu s temi načeli in za omejeno časovno obdobje opredeliti pogoje, pod katerimi so letalski prevozniki še naprej upravičeni do zaporedja slotov v skladu s členoma 8(2) in 10(2), ter določiti zahteve za zadevne letalske prevoznike, da sprostijo neizkoriščeno zmogljivost.

(7) Opredelitev izraza „nov prevoznik“ bi bilo treba prilagoditi za namene zadevnega obdobja, da bi se povečalo število letalskih prevoznikov, ki bi se lahko uvrstili med nove prevoznike, in tako več letalskim prevoznikom, ki bi to želeli, omogočilo, da ustanovijo in razširijo opravljanje svojih prevozov. Hkrati je treba ustrezne privilegije omejiti na dejanske nove prevoznike z izključitvijo prevoznikov, ki imajo skupaj s katero koli nadrejeno družbo ali z lastnimi odvisnimi podjetji ali odvisnimi podjetji nadrejenih družb več kot 10 % celotnega števila slotov, dodeljenih na zadevni dan na določenem letališču.

(8) V obdobju, v katerem se uporablja razbremenitev od pravil uporabe slotov, bi moral sistem dodeljevanja slotov priznati prizadevanja letalskih prevoznikov, ki so opravili lete z uporabo slotov, ki so del zaporedja, do katerega je upravičen drug letalski prevoznik v skladu s členoma 8(2) in 10(2), vendar so na voljo koordinatorju slotov za začasno prerazporeditev. Zato bi morali letalski prevozniki, ki so uporabili vsaj pet slotov zaporedja, imeti prednost pri dodeljevanju takega zaporedja v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov, če jih letalski prevoznik, ki je do njih upravičen v skladu s členoma 8(2) in 10(2), ne zahteva.

(9) Uvedba posebnih sanitarnih ukrepov za COVID-19 na letališčih lahko zmanjša razpoložljivo zmogljivost, zaradi česar je morda treba zagotoviti posebne koordinacijske parametre za COVID-19. V takih razmerah in da se omogoči pravilna uporaba takih parametrov, bi morali biti koordinatorji pooblaščeni, da prilagodijo časovno razporeditev slotov, dodeljenih letalskim prevoznikom v skladu s členom 8, ali da take slote prekličejo za obdobje voznega reda letov, v katerem veljajo posebni sanitarni ukrepi za COVID-19.

(10) Negativnih posledic morebitnih ukrepov javnih organov, ki omejujejo zmožnost potovanja v zelo kratkem času, ni mogoče pripisati letalskim prevoznikom in bi jih bilo zato treba ublažiti. Zato letalski prevozniki ne bi smeli biti kaznovani zaradi neuporabe slotov, kadar je taka neuporaba posledica takih omejevalnih ukrepov, ki ob dodelitvi slotov še niso bili objavljeni. V takih okoliščinah bi morali biti letalski prevozniki še naprej upravičeni do takih zaporedij v naslednji enakovredni letalski sezoni. Taki ukrepi bi lahko na primer zajemali resne vladne omejitve v zvezi s COVID-19 glede največjega števila potnikov, ki prihajajo ali odhajajo z določenim

[5] Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

letom ali prek določenega letališča, ali ukrepe, ki povzročajo, da so zračni prevozi z uvedbo omejitev gibanja letalskega osebja ali razpoložljivosti storitev, ki so nujne za neposredno podporo opravljanju zračnih prevozov, praktično ali tehnično neizvedljivi. Posebno razbremenitev od učinkov uvedbe takih ukrepov bi bilo treba omejiti na največ dve zaporedni obdobji voznega reda letov.

(11) Letalske prevoznike bi bilo treba v zahtevanem obsegu razbremeniti zahtev v zvezi z uporabo slotov, ki so pomembne za upravičenost do slotov v naslednjem enakovrednem obdobju voznega reda letov, in sicer v obdobjih, ko učinek pandemije COVID-19 znatno vpliva na povpraševanje. To bi jim moralo omogočiti, da povečajo razpoložljivost storitev, kadar to dopuščajo okoliščine. Spodnja najnižja stopnja uporabe, določena v ta namen, bi morala upoštevati trenutne obete zračnega prometa, ki znašajo 50 % obsega prometa iz leta 2019, negotovost v zvezi s pandemijo COVID-19 ter vrnitev zaupanja potrošnikov in obsega prometa. Glede na perspektivo, da se bo obseg prometa v določenem trenutku ponovno povečal, bi moralo biti mogoče z delegiranimi akti spremeniti najnižjo stopnjo uporabe. Letalskim prevoznikom in koordinatorjem bi bilo treba omogočiti, da se pravočasno vključijo v potrebne priprave, ob upoštevanju pogojev, ki veljajo za upravljanje slotov v določenem obdobju voznega reda letov. Komisija bi si zato morala prizadevati za čimprejšnje sprejetje delegiranega akta in bi morala take akte vsekakor sprejeti pred rokom za vračilo slotov, kot je določeno v členu 10(3).

(12) Da bi zmanjšali vstopne ovire in preprečili, da bi razbremenitev od splošnih zahtev glede uporabe slotov negativno vplivala na konkurenčni položaj letalskih prevoznikov, ki presega upravičene okvire, bi bilo treba uporabo razbremenitve omejiti na tiste slote, ki jih je letalski prevoznik že opravljal na zadevnih letališčih. Razbremenitev se prav tako ne bi smela uporabljati za slote, ki so bili izmenjani v okviru komercialnega dogovora med prevozniki, ki niso del iste skupine, pri čemer je prišlo do denarne ali druge vrste odškodnine.

(13) Da bi se lahko, kadar je to potrebno in upravičeno, prožno odzvali na izzive, s katerimi se spopada sektor zračnega prevoza zaradi pandemije COVID-19, bi bilo treba pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenesti na Komisijo za spremembo Uredbe (EGS) št. 95/93 glede podaljšanja obdobja uporabe razbremenitve od pravil uporabe slotov, predvidenega s to uredbo. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[6]. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(14) Letališča, ponudniki letaliških storitev in letalski prevozniki morajo zaradi ustreznega načrtovanja imeti vpogled v razpoložljive zmogljivosti. Letalski prevozniki bi morali slote, katerih uporaba ni predvidena, dati koordinatorju na voljo za morebitno prerazporeditev čim prej in najpozneje tri tedne pred načrtovanim datumom opravljanja prevoza. V primeru neskladnosti bi zanje morale veljati ustrezne sankcije ali enakovredni ukrepi.

[6] UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

(15) Kadar je koordinator prepričan, da je letalski prevoznik prenehal opravljati prevoze na letališču, bi moral zadevnemu letalskemu prevozniku nemudoma odvzeti slote in jih uvrstiti v pool za prerazporeditev drugim prevoznikom.

(16) Zaradi nujnosti, ki jo narekujejo izjemne okoliščine, povezane s pandemijo COVID-19, ki upravičujejo predlagane ukrepe v tej uredbi, je primerno določiti izjemo od roka osmih tednov iz člena 4 Protokola št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Uniji, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.

(17) Zaradi nujnosti, ki jo narekujejo izjemne okoliščine, povezane s pandemijo COVID-19, ki upravičujejo predlagane ukrepe, je primerno določiti, da začne ta uredba veljati takoj –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EGS) št. 95/93 se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka (ba):

„(ba) v obdobju iz člena 10a(2a) je „novi prevoznik“:

(i) letalski prevoznik, ki kot del zaporedja slotov zahteva slot na letališču na kateri koli dan, pri čemer bi ob sprejetju prevoznikove zahteve ta imel manj kot sedem slotov na tem letališču na ta dan, ali

(ii) letalski prevoznik, ki zahteva zaporedje slotov za stalni redni prevoz potnikov med dvema letališčema Evropske unije, če med tema dvema letališčema na ta dan isti stalni redni prevoz izvajata največ dva druga letalska prevoznika in če bi ob sprejetju prevoznikove zahteve ta vseeno imel manj kot devet slotov na tem letališču na ta dan za ta stalni prevoz.

Letalski prevoznik, ki ima skupaj s svojo nadrejeno družbo, lastnimi odvisnimi podjetji ali odvisnimi podjetji nadrejene družbe več kot 10 % vseh slotov, dodeljenih na zadevni dan na določenem letališču, se ne šteje za novega prevoznika na tem letališču.“;

(b) točka (m) se nadomesti z naslednjim:

„(m) „koordinacijski parametri“ je operativni izraz za vse razpoložljive zmogljivosti za dodeljevanje slotov na letališču v posameznem koordinacijskem obdobju, ki odraža vse tehnične, operativne in okoljske dejavnike, ki vplivajo na delovanje letališke infrastrukture in njenih različnih podsistemov.“;

(c) doda se naslednja točka (n):

„(n) „‚koordinacijski parametri za COVID-19“ pomenijo revidirane koordinacijske parametre, ki povzročijo zmanjšanje razpoložljive letališke zmogljivosti na koordiniranem letališču zaradi posebnih sanitarnih ukrepov, ki so jih države članice uvedle kot odgovor na pandemijo COVID-19.“;

(2) člen 8 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. V obdobju iz člena 10a(2a) se zaporedje slotov, ki se ob izteku obdobja voznega reda letov (tj. „referenčnega obdobja voznega reda letov“) vrne v pool slotov v skladu s členom 8(1), na zahtevo dodeli za naslednje enakovredno obdobje voznega reda letov

letalskemu prevozniku, ki je med referenčnim obdobjem voznega reda letov upravljal vsaj pet slotov zadevnega zaporedja v skladu s členom 10a(7).

Če več kot en prosilec izpolnjuje zahteve iz prvega pododstavka, ima prednost letalski prevoznik, ki je upravljal večje število slotov tega zaporedja.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 6a:

„6a. Koordinator lahko v obdobju, v katerem veljajo koordinacijski parametri za COVID-19, in za to, da se omogoči pravilna uporaba takih koordinacijskih parametrov, spremeni časovno razporeditev zahtevanih ali dodeljenih slotov, ki spadajo v obdobje iz odstavka 2a člena 10a, ali jih po zaslišanju zadevnega letalskega prevoznika prekliče. V tem okviru koordinator upošteva dodatna pravila in smernice iz člena 8(5) pod pogoji, ki so določeni v njem.“;

(3) člen 10(4) se spremeni:

(a) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) sodni postopek v zvezi z uporabo člena 9 za proge, na katerih je naložena obveznost javne službe v skladu s členom 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92, posledica katerega je začasna prekinitev opravljanja prevoza na takih progah;“;

(b) doda se naslednja točka (e):

„(e) v obdobju iz člena 10a(2a) javni organi po 31. januarju za naslednjo poletno sezono ali po 31. avgustu za naslednjo zimsko sezono uvedejo ukrepe, namenjene odpravljanju širjenja pandemije COVID-19 na enem koncu proge, za katero so bili zadevni sloti uporabljeni ali načrtovani za uporabo, če ukrepi niso bili objavljeni v času dodelitve zaporedja slotov in če povzročijo eno od naslednjega:

– delno ali popolno zaprtje meje, letališča ali zračnega prostora v večjem delu ustreznega obdobja voznega reda letov,

– resno oviro za možnost potnikov, da potujejo s katerim koli prevoznikom na tej neposredni progi v večjem delu ustreznega obdobja voznega reda letov.“;

(c) dodajo se naslednji pododstavki:

„Točka (e) prvega pododstavka se uporablja v obdobju, v katerem se uporabljajo tam navedeni ukrepi, in med dodatnimi šestimi tedni ob upoštevanju omejitev iz tretjega, četrtega in petega pododstavka. Kadar pa ukrep iz točke (e) preneha veljati manj kot šest tednov pred koncem obdobja voznega reda letov, se točka (e) uporablja za preostanek šesttedenskega obdobja le, če se sloti v naslednjem obdobju voznega reda letov uporabljajo za isto progo.

Točka (e) prvega pododstavka se uporablja samo za slote, ki se uporabljajo za proge, za katere so bili že uporabljeni pred objavo ukrepov iz točke (e).

Točka (e) prvega pododstavka se preneha uporabljati, kadar letalski prevoznik, ki uporablja zadevne slote, preide na progo, na katero ukrepi javnih organov ne vplivajo.

Točka (e) prvega pododstavka se uporablja največ dve zaporedni obdobji voznega reda letov.“;

(4) člen 10a se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za namene člena 8(2) in člena 10(2) koordinatorji slote, dodeljene za obdobje od 1. marca 2020 do 27. marca 2021, obravnavajo, kakor da jih je letalski prevoznik, ki so mu bili prvotno dodeljeni, uporabil.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. V zvezi z obdobjem od 28. marca 2021 do 30. oktobra 2021 ter za namene člena 8(2) in člena 10(2), če letalski prevoznik koordinatorju zadovoljivo dokaže, da je zadevno zaporedje slotov uporabljal, kakor je to odobril koordinator, vsaj 40 % časa med obdobjem voznega reda letov, za katerega mu je bilo dodeljeno, je ta upravičen do enakega zaporedja slotov za naslednje enakovredno obdobje voznega reda letov.

V zvezi z obdobjem iz prvega pododstavka odstotne vrednosti iz člena 10(4) in točke (a) člena 14(6) znašajo 40 %.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Glede slotov z datumom med 9. aprilom 2020 in 27. marcem 2021 se odstavek 1 uporablja le, kadar je letalski prevoznik zadevne neuporabljene slote vrnil koordinatorju za prerazporeditev drugim letalskim prevoznikom.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek 3a:

„3a. Odstavek 2a se ne uporablja:

(a) v zvezi z zaporedjem slotov, dodeljenih letalskemu prevozniku za določeno obdobje voznega reda letov, pri čemer temu letalskemu prevozniku v prejšnjem enakovrednem obdobju voznega reda letov ni bilo dodeljeno isto zaporedje slotov;

(b) v zvezi z zaporedjem slotov, ki so si jih letalski prevozniki v skladu s točko (c) člena 8a(1) izmenjali z učinkom od zadevnega obdobja voznega reda letov, pri čemer je izmenjava vključevala denarno ali katero koli drugo vrsto odškodnine.“;

(e) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Kadar Komisija na podlagi podatkov, ki jih je objavil Eurocontrol, ki je upravitelj omrežja mreže za opravljanje zračnega prometa enotnega evropskega neba, ugotovi, da se zmanjševanje obsega zračnega prometa v primerjavi z obsegom v ustreznem obdobju v letu 2019 še vedno nadaljuje in se bo na podlagi napovedi Eurocontrola glede prometa najverjetneje nadaljevalo, hkrati pa tudi ugotovi, da je to na podlagi najboljših razpoložljivih znanstvenih podatkov posledica pandemije COVID-19, v skladu s členom 12a sprejme delegirane akte za ustrezno spremembo obdobja iz odstavka 2a.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12a za spremembo odstotnih vrednosti iz odstavka 2a tega člena v razponu med 0 in 80 %. V ta namen Komisija preuči spremembe, ki so se zgodile od začetka veljavnosti Uredbe (EU) [sklic na to uredbo 2021/XXX], ob upoštevanju naslednjih elementov:

(a) podatkov, ki jih Eurocontrol objavlja o obsegu prometa in napovedih glede prometa;

(b) razvoja trendov zračnega prometa med obdobji voznega reda letov, tudi ob upoštevanju razvoja, opaženega od začetka pandemije COVID-19, in

(c) kazalnikov v zvezi s povpraševanjem po potniškem in tovornem zračnem prometu, vključno s trendi glede velikosti flote, uporabe flote in koeficientov zasedenosti.

Delegirani akti v skladu s tem odstavkom se sprejmejo najpozneje do 24. januarja za naslednje poletno obdobje voznega reda letov in najpozneje do 24. avgusta za naslednje zimsko obdobje voznega reda letov.“;

(f) odstavek 5 se črta;

(g) doda se naslednji odstavek 7:

„7. V obdobju iz odstavka 2a letalski prevozniki dajo na voljo koordinatorju za prerazporeditev drugim letalskim prevoznikom vsak slot, ki ga ne nameravajo uporabiti, najpozneje tri tedne pred datumom opravljanja prevoza.“;

(5) v členu 12a se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10a se prenese na Komisijo do 24. avgusta 2024.“;

(6) člen 14 se spremeni:

(a) v odstavku 5 se doda naslednji pododstavek:

„Države članice določijo in uporabljajo učinkovite, odvračilne in sorazmerne sankcije ali enakovredne ukrepe, če letalski prevoznik večkrat in namerno ne upošteva člena 10a(7). Take sankcije in ukrepi vključujejo možnost umika ugodnosti iz člena 10a(2a), če to upravičuje posamezen primer.“;

(b) v odstavku 6 se doda naslednja točka (c): „(c) Če koordinator v obdobju iz člena 10a(2a) na podlagi razpoložljivih informacij ugotovi, da je letalski prevoznik prenehal opravljati prevoze na letališču in ne more več upravljati slotov, ki so mu bili dodeljeni, zadevnemu letalskemu prevozniku odvzame zadevno zaporedje slotov za preostanek obdobja voznega reda letov in ga po njegovem zaslišanju uvrsti v pool.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*