



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.12.2020 r.
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego
złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach
lotniczych Wspólnoty w związku z pandemią COVID-19**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2020) 341 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93¹ („rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie”) określa zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych UE. Art. 10 rozporządzenia ustanawia zasadę „wykorzystaj lub strać”, zgodnie z którą przewoźnicy lotniczy muszą wykorzystać co najmniej 80 % swoich przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym sezonie lotniczym (letnim lub zimowym), aby zachować pierwszeństwo w stosunku do danej serii czasów na start lub lądowanie w odpowiednim sezonie lotniczym następnego roku (tzw. „prawa nabyte”).

Ze względu na spadek popytu na przewozy pasażerskie spowodowany pandemią COVID-19 przewoźnicy lotniczy dokonali znaczących zmian w swoich rozkładach lotów od dnia 1 marca 2020 r., w wyniku czego wskaźnik wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych spadł znacznie poniżej progu 80 % narzuconego rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

Aby rozwiązać ten problem, w dniu 30 marca 2020 r. Unia Europejska przyjęła zmianę rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, odstępując od zasady „wykorzystaj lub strać” w odniesieniu do całego letniego sezonu lotniczego 2020, który zakończył się w dniu 24 października 2020 r. Zmiana ta upoważnia również Komisję do przedłużenia okresu objętego zwolnieniem poprzez przyjęcie co najmniej jednego aktu delegowanego. W dniu 14 października 2020 r. Komisja przyjęła akt delegowany przedłużający okres odstąpienia od zasady „wykorzystaj lub strać” do końca zimowego sezonu lotniczego 2020/2021, tj. do dnia 27 marca 2021 r.

Zgodnie z przewidywaniami obniżony popyt na przewozy pasażerskie utrzymał się przez cały letni sezon lotniczy 2020. Z danych Eurocontrol wynika, że tendencja zniżkowa w ruchu lotniczym w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) rozpoczęła się w tygodniu 11 spadkiem o 17 % w porównaniu z tym samym tygodniem roku 2019. Następnie nastąpił dalszy gwałtowny spadek dochodzący w 12 i 13 tygodniu odpowiednio do 59 % oraz do 82 % w porównaniu z 2019 r. Najniższe wyniki odnotowano w tygodniach 15 i 16 (spadek o 89 %). Dla próbki 10 europejskich przewoźników lotniczych średni współczynnik obciążenia spadł z 80 % w tygodniu 9 do 26 % w tygodniu 15. Przewoźnicy lotniczy nie tylko wykonywali mniej lotów, ale w utrzymanych lotach wykorzystywana była niedostateczna liczba miejsc w porównaniu z 2019 r. W tygodniu 23, kiedy to w dużej mierze wznowiono loty lotnicze wewnątrz UE, średni współczynnik obciążenia wzrósł do 44 %. W tym samym tygodniu w 2019 r. średni współczynnik obciążenia w przypadku tych samych przewoźników lotniczych wahał się między 75 % (tydzień 4) a 86 % (tydzień 16). W połowie listopada 2020 r. spadek ruchu wynosił 65 % w porównaniu z tym samym okresem w 2019 r.

Najnowsze prognozy Eurocontrol wskazują, że ruch lotniczy w lutym 2021 r. będzie odpowiadał zaledwie połowie poziomu z lutego 2020 r. Nie wiadomo, co wydarzy się

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

później, ale nic nie wskazuje na to, aby w sezonie letnim 2021 popyt miał wrócić do poziomu zbliżonego do poziomów z ostatnich lat.

Jednocześnie należy przypomnieć, że celem zasady „wykorzystaj lub strać” jest zapewnienie jak najefektywniejszego wykorzystania przepustowości portów lotniczych, aby zmaksymalizować korzyści dla jak największej liczby użytkowników oraz umożliwić pasażerom czerpanie korzyści z konkurencyjnego rynku lotniczego i jakości sieci połączeń. Odstępstwo od zasady „wykorzystaj lub strać” faktycznie pomogło przewoźnikom lotniczym w obliczu obecnego bezprecedensowego braku popytu i ograniczeń dotyczących podróży lotniczych, a jednocześnie pozwoliło uniknąć negatywnego wpływu na środowisko, jaki powodowałoby wykonywanie pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie. Należy jednak wziąć pod uwagę również negatywne skutki dalszego przedłużenia zwolnienia. Skutkiem obecnego zwolnienia jest zamrożenie konkurencji na poziomie z 2019 r., bez wymogu faktycznego efektywnego wykorzystywania zdolności przewozowych, ponieważ przepisy przewidziane w zwolnieniu okazały się niewystarczające, aby zapewnić innym przewoźnikom lotniczym zdolnym do prowadzenia działalności dostęp do niezbędnych przydziałów czasu na start lub lądowanie. Nadszedł czas, aby wrócić do normalnego stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” w odniesieniu do okresu rozpoczynającego się ponad rok od zwolnienia z jej stosowania (od dnia 1 lutego 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r.), co pozwoliło przewoźnikom lotniczym zachować prawa nabyte do przydziałów czasu na start lub lądowanie z 2019 r. do końca zimowego sezonu lotniczego 2021/2022. Powrót do normalnych zasad nie powinien być nagły, aby uniknąć destabilizacji rynku lotniczego ze szkodą dla przewoźników lotniczych, jakości sieci połączeń, konsumentów w UE i środowiska. Powrót do normalnych zasad powinien być zsynchronizowany z przyszłym wzrostem natężenia ruchu do poziomu z 2019 r. lub ustabilizowaniem się ruchu lotniczego w nowej sytuacji rynkowej.

Proponuje się zatem, aby od początku letniego sezonu lotniczego 2021 ponownie stosować normalne wymogi dotyczące wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, ale wymagany poziom wykorzystania ustalić na 40/60 zamiast na 80/20. Oznacza to, że aby zachować pierwszeństwo w odniesieniu do danej serii czasów na start lub lądowanie w kolejnym równoważnym sezonie lotniczym, przewoźnicy lotniczy będą musieli wykorzystać 40 % tej serii czasów na start lub lądowanie. Dostosowanie to zapewni proporcjonalną ochronę praw nabytych w okresie gwałtownego spadku popytu na podróże lotnicze spowodowanego pandemią COVID-19 i przyczyni się do uniknięcia wpływu na środowisko, jaki powodowałoby wykonywanie pustych lub w dużej mierze pustych przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie. Przyczyni się ono również do bardziej efektywnego wykorzystania przepustowości portów lotniczych z korzyścią dla pasażerów i jakości sieci połączeń.

W świetle zdobytych doświadczeń niniejszy wniosek dotyczący złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie uwzględnia warunki, które pozwolą zapewnić zgodność okresu złagodzenia z optymalnym wykorzystaniem ograniczonej przepustowości portów lotniczych oraz przyczynią się do utrzymania konkurencji w interesie pasażerów. Złagodzone zasady powinny być adresowane do przewoźników lotniczych, którzy zamierzają wykorzystywać przydziały czasu na start lub lądowanie wynikające z ich praw nabytych, gdy tylko pojawi się wystarczający popyt, a loty ponownie staną się rentowne. W związku z tym nie powinny być objęte złagodzonymi zasadami serie czasów na start lub lądowanie przydzielone przewoźnikom lotniczym po raz pierwszy, tj. serie czasów na start lub lądowanie, do których przewoźnicy lotniczy nie są uprawnieni z tytułu praw nabytych,

ponieważ tacy przewoźnicy lotniczy występowaliby o dodatkowe przydziały czasu na start lub lądowanie, wiedząc, że popyt na podróże lotnicze jest niski ze względu na pandemię COVID-19, a przedmiotowe serie czasów na start lub lądowanie są wyłączone z normalnego stosowania zasady „wykorzystaj lub strać”. W związku z tym, aby uzyskać pierwszeństwo na następny równoważny sezon lotniczy, przewoźnicy lotniczy otrzymujący przydział serii czasów na start lub lądowanie po raz pierwszy, będą musieli wykorzystać co najmniej 80 % nowo przydzielonych serii czasów na start lub lądowanie. Podejście to jest zgodne z dobrowolnym porozumieniem między portami lotniczymi, przewoźnikami lotniczymi i koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie w sprawie funkcjonowania obecnego zawieszenia wymogu slotowego w zimowym sezonie lotniczym 2020/2021 i w późniejszym okresie².

Oprócz tego zasada „wykorzystaj lub strać” (tj. wymóg wykorzystania co najmniej 80 % serii przydziałów czasu na start lub lądowanie) powinna mieć nadal zastosowanie w przypadku wymiany przydziałów czasu na start lub lądowanie na podstawie art. 8a ust. 1 lit. c), jeżeli wymianie tej towarzyszy rekompensata finansowa lub innego rodzaju. Celem jest zapobieżenie wypłacie wynagrodzenia za wartość wynikającą ze złagodzenia zasad. Natomiast wymiany bez rekompensaty finansowej lub innej rekompensaty, realizowane na przykład w celu poprawy punktualności, nie będą przeszkadzać w stosowaniu złagodzonych zasad w odniesieniu do danych przydziałów czasu na start lub lądowanie. To samo dotyczy na przykład transferów przydziałów czasu na start lub lądowanie w wyniku decyzji organów publicznych na mocy krajowego lub unijnego prawa konkurencji (por. art. 8b rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie).

We wniosku określono termin, w jakim przewoźnicy lotniczy mają zwrócić koordynatorowi niechciane przydziały czasu na start lub lądowanie, jeżeli chcą skorzystać ze złagodzonych zasad. Termin trzech tygodni przed planowaną datą operacji w odniesieniu do odnośnych przydziałów czasu na start lub lądowanie pozwoli portom lotniczym i innym dostawcom usług lotniskowych na wgląd w przepustowość potrzebną do przewidywanego zakresu operacji na potrzeby zapewnienia dostępności odpowiedniej infrastruktury i personelu. Pozwoli on również innym przewoźnikom lotniczym oszacować, jaka przepustowość portu lotniczego jest dostępna, gdyby chcieli wykorzystać ją do wykonywania lotów. Im wcześniej czasy na start lub lądowanie będą udostępniane do realokacji, tym większe prawdopodobieństwo, że inni przewoźnicy lotniczy będą mogli z nich korzystać. Proponowane w niniejszym akcie zasady obejmują zarówno tymczasową realokację na odnośny sezon (kiedy przewoźnik, któremu te czasy na start lub lądowanie zostaną ponownie przydzielone, nie uzyskuje praw nabytych), jak i przydział na stałe, tj. w przypadku gdy przewoźnik lotniczy zwracający czasy na start lub lądowanie do puli nie planuje ich wykorzystania w następnym równoważnym sezonie lotniczym. W takim przypadku przewoźnicy lotniczy, którzy wykorzystają co najmniej pięć takich czasów na start lub lądowanie, powinni mieć pierwszeństwo przed innymi wnioskodawcami i nowymi operatorami w odniesieniu do kompletnych pierwotnych serii czasów na start lub lądowanie, które przewoźnicy zwrócili do puli.

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” (*Porozumienie między portami lotniczymi, przewoźnikami lotniczymi i koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie w sprawie warunków, jakie powinny mieć zastosowanie do przedłużenia zawieszenia wymogu slotowego na cały sezon NW2020*) <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

Należy również wyjaśnić, w jakich okolicznościach koordynatorzy będą mogli odbierać przewoźnikom lotniczym przydziały czasu na start lub lądowanie. Jeżeli na podstawie dostępnych mu informacji koordynator ustali, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w danym porcie lotniczym i nie jest już w stanie wykorzystywać przydzielonych mu czasów na start lub lądowanie, przedmiotowe czasy na start lub lądowanie należy niezwłocznie zwrócić do puli i udostępnić do realokacji na rzecz innych przewoźników lotniczych, co spowoduje utratę praw nabytych do tych czasów na start lub lądowanie przedsiębiorstwa lotniczego opuszczającego port lotniczy.

Na podstawie informacji udostępnionych obecnie przez Eurocontrol można racjonalnie założyć, że obecna sytuacja, charakteryzująca się wyjątkowym spadkiem popytu, utrzyma się co najmniej do początku letniego sezonu lotniczego 2021. Niepewność kontekstu może również spowodować, że okres nadzwyczajnie niskiego popytu potrwa co najmniej do zimowego sezonu lotniczego 2024/2025 włącznie, zgodnie z przewidywaniami przewoźników lotniczych i stowarzyszeń portów lotniczych, takich jak ACI-Europe i IATA.

W związku z tym w obecnych okolicznościach należy zmienić rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w celu dalszej ochrony praw nabytych przewoźników lotniczych w odniesieniu do serii czasów na start lub lądowanie, których poziom wykorzystania nie osiągnął normalnego wskaźnika 80 % w okresie negatywnego wpływu pandemii COVID-19 na rynek lotniczy. Złagodzenie zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie zostanie przedłużone na następny sezon, wykraczając poza przedłużenie przewidziane w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2020/1477, tj. obejmie okres od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. To złagodzenie zasad spowoduje obniżenie wskaźnika wymaganego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie z 80 % do 40 %. Nowelizacja przyzna ponadto Komisji uprawnienia do dalszego przedłużenia okresu złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie poza letni sezon lotniczy 2021, a także do dalszego dostosowywania wskaźnika wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w oparciu o szereg wskaźników, takich jak realne i prognozowane dane dotyczące ruchu lotniczego, współczynniki obciążenia i wykorzystanie floty. W razie potrzeby Komisja przyjmie akty delegowane w celu dostosowania wskaźnika wymaganego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do każdego sezonu lotniczego od zimy 2021/2022 do zimy 2024/2025 włącznie.

Proces przydzielania czasu na start lub lądowanie odbywa się z dużym wyprzedzeniem przed odnośnym sezonem lotniczym. W związku z tym przewoźnicy lotniczy, porty lotnicze i inni dostawcy usług potrzebują w odpowiednim czasie zapoznać się z przepisami mającymi zastosowanie do danego sezonu lotniczego. Wczesna znajomość tych przepisów zachęca ich również do wczesnego zwracania koordynatorowi czasów na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać. W związku z tym Komisja powinna przyjmować odpowiednie akty delegowane przed zakończeniem procesu przydzielania czasu na start lub lądowanie.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przewiduje przedłużenie okresu złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie, które obecnie są problematyczne dla przewoźników lotniczych ze względu na pandemię COVID-19. Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie upoważnia Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, które mogą zmieniać jedynie okres, podczas którego ma zastosowanie obecne zwolnienie. Przedłużające się okresy złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie prowadzą do

zakłóceń konkurencji, które mają wpływ na połączenia pasażerskie, zatrudnienie i jakość miejsc pracy w sektorze lotnictwa oraz powodują szczególne problemy dla portów lotniczych i dostawców usług. Jednocześnie nagły powrót do normalnego stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” groziłby dodatkowym obciążeniem finansowym dla przewoźników lotniczych i mógłby mieć niezamierzony niekorzystny wpływ na środowisko z powodu wykonywania przez przewoźników lotniczych pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu utrzymania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie. Należy zatem zmienić rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, aby złagodzić skutki pandemii COVID-19, zapewnić przewoźnikom lotniczym pewność prawa oraz utrzymać spójność europejskiego systemu przydzielania czasu na start lub lądowanie.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego usług lotniczych i powiązanych z lotnictwem zależy od wyników gospodarczych przewoźników lotniczych i innych części sektora lotnictwa, w tym portów lotniczych i innych dostawców usług. Negatywne skutki gospodarcze pandemii COVID-19 zagrażają ich kondycji finansowej oraz poważnie i negatywnie oddziałują na system transportu lotniczego i całą gospodarkę. Zmiana rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie ma zatem ogromne znaczenie. Jest ona ponadto spójna z polityką UE w dziedzinie klimatu, ponieważ zapobiega zachęcaniu przewoźników lotniczych do wykonywania pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu utrzymania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną wniosku jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Artykuł ten zapewnia podstawę prawną do przyjmowania wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego i stanowi podstawę prawną rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie i jego zmian.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów wniosku, ponieważ rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie nie pozwala im zobowiązać koordynatorów do ustalenia warunków złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie ani do zmiany wskaźnika wymaganego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w odpowiedzi na zmieniające się natężenie ruchu. Cel ten można osiągnąć jedynie na poziomie unijnym poprzez zmianę rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

- **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest złagodzenie skutków gospodarczych pandemii COVID-19 w odniesieniu do funkcjonowania rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Wniosek zapewnia równowagę między potrzebą złagodzenia zasady „wykorzystaj lub strać” w stosunku do przewoźników lotniczych w odpowiedzi na niski popyt na podróże lotnicze wynikający z pandemii COVID-19, a koniecznością powrotu do normalnego stosowania zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w miarę przywracania normalnego natężenia ruchu lotniczego. Wniosek zawiera również szereg środków sprzyjających konkurencji, które mają

na celu zaradzenie pewnym niezamierzonym negatywnym skutkom obecnego zawieszenia wymogu slotowego.

- **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć ten cel, instrument prawny musi mieć bezpośrednie i ogólne zastosowanie, podobnie jak rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Właściwym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Art. 10a ust. 4 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, zmieniony rozporządzeniem (UE) 2020/459, nakłada na Komisję obowiązek przedstawienia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 15 września 2020 r. sprawozdania podsumowującego sytuację w ruchu lotniczym. W celu zebrania danych i innych informacji służby Komisji pozostawały w stałym kontakcie z przewoźnikami lotniczymi, portami lotniczymi, koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie, a także ich stowarzyszeniami w celu monitorowania zmieniającej się sytuacji w zakresie ruchu lotniczego, oceny wpływu pandemii COVID-19 na popyt na przewozy lotnicze i poziom ruchu lotniczego oraz określenia skuteczności zawieszenia wymogu slotowego. W sprawozdaniu opublikowanym w dniu 14 września 2020 r. oceniono stosowanie zawieszenia wymogu slotowego i wskazano pewne niedociągnięcia. Ze względu na pilną potrzebę przyjęcia przepisów wprowadzających w odpowiednim czasie stosowne złagodzenie zasady „wykorzystaj lub strać” dla przewoźników w kontekście utrzymujących się skutków pandemii COVID-19 dla ruchu lotniczego nie przeprowadzono oceny wymaganej przepisami dotyczącymi lepszego stanowienia prawa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Umożliwiając przesłanie informacji zwrotnych, Komisja opublikowała plan działania oraz ogłosiła konsultacje publiczne na portalu poświęconym lepszemu stanowieniu prawa, gdzie zainteresowane strony mogły przekazywać odpowiedzi w dniach 1–28 września 2020 r. Ze względu na pilny charakter sprawy konsultacje skrócono ze zwyczajowych 12 tygodni do 4 tygodni. W tym samym terminie rozpoczęto również ukierunkowane konsultacje i przesłano wnioski o przekazanie danych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono wyżej, szeroko zakrojone zgromadzenie wiedzy fachowej nie było możliwe ze względu na pilny charakter sytuacji. Komisja skorzystała jednak z doświadczeń uzyskanych podczas stosowania rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie i wprowadzania w nim zmian, co obejmowało również konsultacje z ekspertami.

- **Ocena skutków**

Ze względu na pilny charakter sytuacji nie przeprowadzono oceny skutków zgodnej z zasadami lepszego stanowienia prawa. Do wniosku dołączony jest dokument roboczy służb Komisji. Przedstawiono w nim skutki stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” w czasie pandemii COVID-19, informacje na temat funkcjonowania zawieszenia wymogu slotowego od momentu jego wejścia w życie oraz opisano problemy, które pojawiły się na rynku

lotniczym. Omówiono w nim ponadto stopniowe odchodzenie od złagodzonych zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie, które ma zostać powiązane ze stopniowym przywracaniem ruchu lotniczego. Przedstawiono w nim preferowany sposób zaradzenia problemom i ocenę jego prawdopodobnych wyników.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja powinna nadal śledzić przebieg pandemii COVID-19 i jej wpływ na transport lotniczy. Podobnie jak ma to miejsce w przypadku rozporządzenia (UE) 2020/459, Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego przedłużającego terminy, których dotyczy przedmiotowy środek, a także, w razie potrzeby, dostosowania wymogu minimalnego wykorzystania.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 2 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie dodano nową tymczasową definicję „nowych operatorów”, aby większa liczba przewoźników lotniczych mogła otrzymać ten status i uzyskać przydziały czasu na start lub lądowanie z puli, umożliwiając tym samym zwiększenie konkurencji w portach lotniczych w kontekście zmniejszonego wskaźnika wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie, co ułatwia ich utrzymywanie przez przewoźników obecnych już w porcie lotniczym.

Dodano też nową definicję „parametrów koordynacyjnych COVID-19”, a w art. 8 dodano ust. 6a, aby uwzględnić przypadki, kiedy szczególne środki sanitarne wprowadzone w danym porcie lotniczym w wyniku pandemii COVID-19 zmniejszają dostępną przepustowość w tym porcie lotniczym, co powoduje, że nie wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie można wykorzystać w godzinach, na które zostały przydzielone. Koordynatorzy powinni mieć możliwość zmiany harmonogramu lub anulowania przydzielonych lub wnioskowanych przydziałów czasu na start lub lądowanie, które nie mogą zostać uwzględnione, po omówieniu tego z zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi. Stowarzyszenia przewoźników lotniczych, portów lotniczych i koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie zastanawiają się, w jaki sposób najlepiej radzić sobie w takich sytuacjach, uwzględniając różne interesy biznesowe. Koordynatorzy powinni uwzględnić najlepsze praktyki w tym zakresie w formie wytycznych branżowych lub przepisów lokalnych, o ile będą one zgodne z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji i nie będą podważać niezależności koordynatorów.

W przypadkach gdy przydziały czasu na start lub lądowanie zostały udostępnione w danym sezonie lotniczym przez przewoźników posiadających prawa nabyte do odpowiednich serii czasów na start lub lądowanie, przewoźnicy, którzy skorzystali z tych czasów na start lub lądowanie, mogą przyczynić się do efektywnego wykorzystania odpowiednich serii czasów na start lub lądowanie w kolejnych sezonach lotniczych. W związku z tym w art. 8 dodaje się nowy ust. 2a, który przyznaje tym przewoźnikom lotniczym pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii w następnym równoważnym sezonie lotniczym, pod warunkiem że przewoźnik lotniczy posiadający pierwotnie prawa nabyte do danej serii nie

wystąpi z podobnym wnioskiem, a przewoźnik składający wniosek wykorzysta pięć spośród czasów na start lub lądowanie składających się na daną serię. W celu uniknięcia rozdrobnienia przepustowości portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznano pierwszeństwo, należy przydzielić całą serię przydziałów czasu na start lub lądowanie, której część stanowią wykorzystane czasy. W przypadku gdy więcej niż jeden przewoźnik lotniczy będzie wykorzystywał czasy na start lub lądowanie z tej samej serii, pierwszeństwo zostanie przyznane przewoźnikowi, który wykorzysta większą liczbę czasów na start lub lądowanie.

W art. 10 ust. 4 dodaje się nową lit. e) w celu zaradzenia sytuacji, w której po zakończeniu procesu przydzielania czasu na start lub lądowanie na nadchodzący sezon środki przyjęte przez organy publiczne w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się pandemii COVID-19 (np. ograniczenia dotyczące praw przewozowych, pasażerów lub załóg, zamykanie granic) znacząco wpłyną na zdolność pasażerów do korzystania z połączeń na określonych trasach lotniczych. W takich przypadkach przewoźnicy lotniczy mogą zostać zwolnieni ze stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” (ze zmianami). Korzyść ta zostaje jednak obwarowana ograniczeniami, aby uniknąć wszelkich niezamierzonych skutków (szczegółowe informacje można znaleźć w czterech nowych akapitach dodanych w art. 10 ust. 4).

Art. 10a zmienia się na kilka sposobów. Okres obowiązywania obecnego zwolnienia (wprowadzonego w rozporządzeniu (UE) 2020/459 w marcu 2020 r.), o którym mowa w art. 10a, przedłużono do dnia 27 marca 2021 r. rozporządzeniem delegowanym (UE) 2020/1477 przyjętym w dniu 14 października 2020 r. W tym okresie do celów oceny praw pierwszeństwa koordynatorzy muszą założyć, że przydziały czasu na start lub lądowanie na okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone. Utrzymany zostaje dodatkowy okres złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie między UE a Chinami lub między UE a Hongkongiem (od dnia 23 stycznia 2020 r.).

Nowy proponowany art. 10a ust. 2a stanowi, że w odniesieniu do serii czasów na start lub lądowanie przydzielonych na okres od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. przewoźnicy lotniczy otrzymają prawa do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym sezonie lotniczym, jeżeli wykorzystali 40 % czasów na start lub lądowanie z tej serii.

Nowy art. 10a ust. 3a lit. a) ogranicza zakres stosowania złagodzonych zasad do przydziałów czasu na start lub lądowanie przydzielonych na podstawie art. 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Proponuje się, aby stanowiące serię nowo przydzielone na dany sezon lotniczy czasy na start lub lądowanie nie kwalifikowały się do objęcia złagodzonymi zasadami i aby prawo do tej samej serii w następnym równoważnym sezonie lotniczym przysługiwało przewoźnikowi, który wykorzystał swoje przydziały zgodnie ze wskaźnikiem wymaganego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie na poziomie 80 %.

Art. 10a ust. 3a lit. b) wyłącza ze złagodzonych zasad te czasy na start lub lądowanie, które wymieniono za rekompensatę finansową lub inną rekompensatę. Jest to ważne w kontekście potrzeby zapewnienia, aby wartość uzyskana dzięki złagodzeniu zasad nie była przedmiotem obrotu wtórnego ani dzierżawy przydziałów czasu na start lub lądowanie na rzecz innych przewoźników lotniczych. Przepis ten nie ma mocy wstecznej, co oznacza, że do objęcia złagodzonymi zasadami kwalifikują się te czasy na start lub lądowanie, które były

przedmiotem obrotu i były wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego, który dokonał zakupu, ze skutkiem od poprzedniego równoważnego sezonu lotniczego (lub wcześniej).

W art. 10a dodaje się nowy ust. 7, aby w okresie złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie przewoźnik lotniczy, który nie zamierza wykorzystać przydziałów czasu na start lub lądowanie, musiał udostępnić je do tymczasowej realokacji na rzecz innych przewoźników lotniczych nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą wykorzystania czasu na start lub lądowanie. Ma to pomóc innym przewoźnikom, którzy mogą chcieć wykorzystać takie czasy na start lub lądowanie na zasadzie *ad hoc*. Tacy przewoźnicy lotniczy powinni mieć wystarczająco dużo czasu na zaplanowanie operacji, a także na powiadomienie pasażerów, portów lotniczych i dostawców usług lotniskowych z wyprzedzeniem o swojej planowanej działalności.

W art. 10a ust. 4 uprawniono Komisję do przyjmowania aktów delegowanych w celu dalszego przedłużenia okresu złagodzenia zasad, jeżeli pandemia COVID-19 nie zostanie przezwyciężona i nadal będzie miała negatywny wpływ na sektor transportu lotniczego, w tym na wcześniejsze prawa nabyte. Komisja jest również uprawniona do zmiany wskaźnika wykorzystania przydziałów w zależności od zmian natężenia ruchu. Biorąc pod uwagę szybkie rozprzestrzenianie się tej choroby, akty delegowane należy przyjmować w trybie pilnym.

W art. 14 ust. 5 dodaje się nowy akapit, który przewiduje system sankcji i środki w przypadku nieprzestrzegania przepisów nowego ust. 7 w art. 10a.

Nowy art. 14 ust. 6 lit. c) umożliwia koordynatorowi podejmowanie działań i odbieranie przydziałów czasu na start lub lądowanie w przypadku zaprzestania działalności przez przewoźnika lotniczego w danym porcie lotniczym. W takim przypadku koordynator może natychmiast odebrać czasy na start lub lądowanie na pozostałą część sezonu lotniczego, bez konieczności odczekiwania do końca danego okresu, oraz jak najwcześniej udostępnić je do realokacji.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty w związku z pandemią COVID-19**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego³,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku natężenia ruchu lotniczego z powodu znacznego spadku popytu i bezpośrednich środków stosowanych przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się pandemii. Jej wpływ na przewoźników lotniczych w okresie od dnia 1 marca 2020 r. jest bardzo niekorzystny i prawdopodobnie do zimy 2024/2025 włącznie nadal będzie negatywny.
- (2) Sytuacja pozostaje poza kontrolą przewoźników lotniczych i doprowadziła do dobrowolnego lub wymuszonego odwołania przez nich przewozów lotniczych. W szczególności dobrowolne odwoływanie operacji chroni kondycję finansową przewoźników lotniczych, a jednocześnie pozwala uniknąć negatywnego wpływu na środowisko, jaki powodowałoby wykonywanie pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie.
- (3) Dane opublikowane przez organizację Eurocontrol, która jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w połowie czerwca 2020 r. wskazywały na spadek poziomu ruchu lotniczego w stosunku do poprzedniego roku o około 74 %.
- (4) Na podstawie znanych rezerwacji terminowych, prognoz Eurocontrol i prognoz epidemiologicznych nie można przewidzieć, kiedy prawdopodobnie zakończy się okres bardzo mocnej obniżki popytu spowodowanej pandemią COVID-19. Prognozy

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

Eurocontrol wskazują, że ruch lotniczy w lutym 2021 r. będzie odpowiadał zaledwie około połowie poziomu z lutego 2020 r. Prognozy dotyczące okresu po tej dacie opierają się na szeregu niepewnych czynników, takich jak dostępność szczepionki przeciw COVID-19. W tych okolicznościach przewoźnicy lotniczy, którzy nie wykorzystają swoich czasów na start lub lądowanie zgodnie ze wskaźnikiem wymaganego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie określonym w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93⁵, nie będą automatycznie tracić prawa pierwszeństwa do serii czasów na start lub lądowanie określonego w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2, które w innych okolicznościach by im przysługiwało. W tym celu należy ustanowić szczegółowe zasady.

- (5) Przepisy te powinny też dotyczyć potencjalnego negatywnego wpływu na konkurencję między przewoźnikami lotniczymi. W szczególności należy zapewnić, aby przewoźnicy lotniczy gotowi świadczyć usługi mogli wykorzystywać niewykorzystaną przepustowość z perspektywą utrzymania odnośnych przydziałów czasu na start lub lądowanie w perspektywie długoterminowej. Powinno to pozwolić utrzymać zachęty dla przewoźników lotniczych do wykorzystywania przepustowości portów lotniczych, co z kolei byłoby korzystne dla konsumentów.
- (6) Zgodnie z tymi zasadami i na ograniczony okres należy zatem określić warunki, na jakich przewoźnicy lotniczy utrzymają prawa nabyte do serii przydziałów czasu na start lub lądowanie na podstawie art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2, oraz ustanowić wymogi dotyczące udostępniania niewykorzystanej przepustowości zainteresowanym przewoźnikom lotniczym.
- (7) Definicję terminu „nowy operator” należy dostosować do potrzeb danego okresu, aby zwiększyć liczbę przewoźników lotniczych, którzy mogą kwalifikować się jako nowi operatorzy, zapewniając tym samym większej liczbie zainteresowanych przewoźników lotniczych możliwość rozpoczęcia i rozszerzenia działalności. Powiązane z tym przywileje należy jednocześnie zastrzec dla faktycznych nowych operatorów, wykluczając przewoźników, którzy wraz z jakąkolwiek spółką dominującą, własnymi spółkami zależnymi lub spółkami zależnymi spółki dominującej posiadają ponad 10 % całkowitej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie przydzielonych na dany dzień w danym porcie lotniczym.
- (8) W okresie stosowania złagodzonych zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie system przydziału czasu na start lub lądowanie powinien uwzględniać wysiłek przewoźników lotniczych, którzy wykonali loty z wykorzystaniem przydziałów czasu na start lub lądowanie należących do serii, do której na podstawie art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 uprawniony jest inny przewoźnik lotniczy, ale które zostały udostępnione koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie do tymczasowej realokacji. W związku z tym przewoźnicy lotniczy, którzy wykorzystali co najmniej pięć czasów na start lub lądowanie z serii, powinni mieć pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii na następny równoważny sezon lotniczy, o ile nie wystąpi o nie przewoźnik lotniczy uprawniony do tych czasów na podstawie art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2.
- (9) Wprowadzenie szczególnych środków sanitarnych związanych z COVID-19 w portach lotniczych może zmniejszyć dostępną przepustowość, w związku z czym

⁵ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

konieczne może być ustanowienie szczególnych parametrów koordynacyjnych COVID-19. W takich sytuacjach, a także w celu umożliwienia właściwego stosowania tych parametrów, koordynatorzy powinni być uprawnieni do dostosowywania harmonogramu czasów na start lub lądowanie przydzielonych przewoźnikom lotniczym na podstawie art. 8 lub do ich anulowania w sezonie lotniczym, w którym mają zastosowanie szczególne środki sanitarne związane z COVID-19.

- (10) Przewoźnicy lotniczy nie mają wpływu na negatywne skutki ewentualnych środków wprowadzanych przez organy publiczne i ograniczających w ostatniej chwili możliwość podróżowania, w związku z tym skutki te należy złagodzić. Przewoźników lotniczych nie należy zatem karać za niewykorzystanie przydziałów czasu na start lub lądowanie, kiedy wynika ono z takich środków ograniczających, które w momencie przydzielania czasu na start lub lądowanie nie były jeszcze opublikowane. W takich okolicznościach przewoźnicy lotniczy powinni zachować prawo do odnośnych serii w następnym równoważnym sezonie lotniczym. Przedmiotowe środki mogą przykładowo obejmować surowe ograniczenia rządowe związane z COVID-19 w odniesieniu do maksymalnej liczby pasażerów przylatujących lub odlatujących dla danego lotu lub danego portu lotniczego lub środki praktycznie lub technicznie uniemożliwiające wykonywanie przewozów lotniczych w wyniku ograniczeń nałożonych na przemieszczanie się załóg lotniczych lub na dostępność usług niezbędnych do bezpośredniego wspierania wykonywania przewozów lotniczych. Ukierunkowane złagodzenie skutków nałożenia takich środków powinno być ograniczone do maksymalnie dwóch następujących po sobie sezonów lotniczych.
- (11) W okresach, w których popyt jest znacząco ograniczony na skutek pandemii COVID-19, przewoźników lotniczych należy w niezbędnym zakresie zwolnić z wymogów dotyczących wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie, istotnych w kontekście praw do przydziałów czasu na start lub lądowanie w kolejnym równoważnym sezonie lotniczym. Powinno to umożliwić im zwiększenie oferty usług, kiedy pozwolą na to okoliczności. Ustalony w tym celu niższy minimalny wskaźnik wykorzystania przydziałów powinien uwzględniać aktualne prognozy dotyczące ruchu lotniczego, które przewidują 50 % natężenia ruchu z 2019 r., niepewność związaną z pandemią COVID-19 oraz przywracaniem ufności konsumenckiej i natężenia ruchu. Biorąc jednak pod uwagę perspektywę ponownego wzrostu natężenia ruchu w pewnym momencie, należy przewidzieć możliwość zmiany minimalnego wskaźnika wykorzystania przydziałów w drodze aktów delegowanych. Przewoźnicy lotniczy i koordynatorzy powinni mieć możliwość terminowego podejmowania niezbędnych przygotowań, z uwzględnieniem warunków, jakie mają obowiązywać w odniesieniu do wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym sezonie lotniczym. W związku z tym Komisja powinna dążyć do jak najszybszego przyjęcia aktu delegowanego i w każdym przypadku przyjmować tego rodzaju akty przed upływem terminu zwrotu przydziałów czasu na start lub lądowanie określonego w art. 10 ust. 3.
- (12) Aby zminimalizować bariery wejścia na rynek i zapobiec sytuacji, w której złagodzenie ogólnych wymogów w zakresie wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie miałoby większy negatywny wpływ na konkurencyjną pozycję przewoźników lotniczych, niż jest to uzasadnione, stosowanie złagodzonych zasad należy ograniczyć do tych przydziałów czasu na start lub lądowanie, które przewoźnik lotniczy poprzednio wykorzystywał w danych portach lotniczych. Złagodzenie zasad nie powinno też dotyczyć przydziałów czasu na start lub lądowanie wymienionych

w zamian za rekompensatę pieniężną lub inną rekompensatę w ramach umowy handlowej między przewoźnikami, którzy nie należą do tej samej grupy kapitałowej.

- (13) Aby w razie potrzeby i w uzasadnionych przypadkach elastycznie reagować na wyzwania, przed którymi stoi sektor transportu lotniczego w związku z pandemią COVID-19, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do przedłużenia okresu stosowania złagodzonych zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzono zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (14) Porty lotnicze, dostawcy usług lotniskowych i przewoźnicy lotniczy potrzebują wglądu w dostępną przepustowość na potrzeby odpowiedniego planowania. Przewoźnicy lotniczy powinni – możliwie jak najszybciej i nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą operacji – udostępnić koordynatorowi do ewentualnej realokacji przydziały czasu na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać. W przypadku nieprzestrzegania przepisów powinni oni podlegać odpowiednim sankcjom lub równoważnym środkom.
- (15) Jeżeli koordynator jest przekonany, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w danym porcie lotniczym, powinien niezwłocznie odebrać przydziały czasu na start lub lądowanie tego przewoźnika lotniczego i przekazać je do puli w celu realokacji na rzecz innych przewoźników.
- (16) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19 uzasadniających środki określone w niniejszym rozporządzeniu, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (17) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19 uzasadniających proponowane środki, należy zapewnić natychmiastowe wejście w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

⁶ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

a) dodaje się lit. ba) w brzmieniu:

„ba) w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 2a, »nowy operator« oznacza:

(i) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym na dany dzień stanowiące część serii czasów na start lub lądowanie, który – w przypadku gdy jego wniosek zostanie zaakceptowany – będzie posiadał w sumie nie więcej niż siedem przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym; lub

(ii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w celu świadczenia regularnego połączenia pasażerskiego bez międzylądowania między dwoma portami lotniczymi Unii, w przypadku gdy najwyżej dwóch innych przewoźników lotniczych obsługuje to samo regularne połączenie bez międzylądowania między tymi portami lotniczymi w danym dniu, który – w przypadku gdy jego wniosek zostanie zaakceptowany – będzie nadal posiadał mniej niż dziewięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na dane połączenie bez międzylądowania.

Przewoźnika lotniczego, który wraz ze swoją spółką dominującą, własnymi spółkami zależnymi lub spółkami zależnymi jego spółki dominującej posiada ponad 10 % wszystkich czasów na start lub lądowanie przydzielonych na dany dzień w danym porcie lotniczym, nie można uznać za nowego operatora w tym porcie lotniczym;”;

b) lit. m) otrzymuje brzmienie:

„m) »parametry koordynacyjne« oznaczają wyrażenie w terminach operacyjnych całkowitej przepustowości dostępnej na przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym podczas każdego okresu koordynacyjnego, odzwierciedlające wszystkie czynniki techniczne, operacyjne i środowiskowe, które mają wpływ na funkcjonowanie infrastruktury portu lotniczego oraz jego różnych podsystemów;”;

c) dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) »parametry koordynacyjne COVID-19« oznaczają zmienione parametry koordynacyjne, powodujące zmniejszenie dostępnej przepustowości portu lotniczego w koordynowanym porcie lotniczym ze względu na wprowadzenie przez państwa członkowskie szczególnych środków sanitarnych w odpowiedzi na pandemię COVID-19.”;

2) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 2a, serię czasów na start lub lądowanie, zwróconą do puli czasów na start lub lądowanie zgodnie z art. 8 ust. 1 na koniec sezonu lotniczego (»referencyjny sezon lotniczy«), przydziela się, na wniosek, na następny równoważny sezon lotniczy przewoźnikowi lotniczemu, który wykorzystał co najmniej pięć czasów na start lub lądowanie z danej serii po zastosowaniu art. 10a ust. 7 w referencyjnym sezonie lotniczym.

W przypadku gdy więcej niż jeden wnioskodawca spełnia wymogi akapitu pierwszego, pierwszeństwo przyznaje się przewoźnikowi lotniczemu, który wykorzystał większą liczbę czasów na start lub lądowanie z danej serii.”;

b) dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W okresie, w którym zastosowanie mają parametry koordynacyjne COVID-19, oraz aby umożliwić właściwe stosowanie tych parametrów koordynacyjnych, koordynator, po zapoznaniu się ze stanowiskiem zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może zmienić

harmonogram wnioskowanych lub przydzielonych czasów na start lub lądowanie przypadających w okresie określonym w art. 10a ust. 2a lub je anulować. W tym kontekście koordynator uwzględnia dodatkowe zasady i wytyczne, o których mowa w art. 8 ust. 5, na warunkach w nim określonych.”;

3) w art. 10 ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) postępowanie sądowe dotyczące stosowania art. 9 w odniesieniu do tras, w przypadku których zostały nałożone zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, skutkujące tymczasowym zawieszeniem obsługi takich tras”;

b) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 2a, wprowadzenie przez organy publiczne – po dniu 31 stycznia w odniesieniu do następnego sezonu letniego lub po dniu 31 sierpnia w odniesieniu do następnego sezonu zimowego – środków mających na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19 na jednym końcu trasy, w odniesieniu do której dane przydziały czasu na start lub lądowanie były wykorzystywane lub zaplanowane do wykorzystania, pod warunkiem że środki te nie były opublikowane już w momencie przydziału serii czasów na start lub lądowanie oraz że środki te powodują którąkolwiek z poniższych sytuacji:

– częściowe lub całkowite zamknięcie granicy, portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej przez znaczną część odpowiedniego sezonu lotniczego,

– poważne przeszkody w możliwości podróżowania pasażerów z dowolnym przewoźnikiem na danej bezpośredniej trasie przez znaczną część odpowiedniego sezonu lotniczego.”;

c) dodaje się akapity w brzmieniu:

„Akapit pierwszy lit. e) ma zastosowanie w okresie, podczas którego stosuje się przedmiotowe środki, i przez dodatkowe sześć tygodni w granicach określonych w akapitach trzecim, czwartym i piątym. Jeżeli jednak środek, o którym mowa w lit. e), przestaje mieć zastosowanie mniej niż sześć tygodni przed końcem sezonu lotniczego, lit. e) ma zastosowanie do pozostałej części sześciotygodniowego okresu wyłącznie w przypadku, gdy w kolejnym sezonie lotniczym czasy na start lub lądowanie są wykorzystywane na tej samej trasie.

Akapit pierwszy lit. e) ma zastosowanie wyłącznie do przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach, na których były one już wykorzystywane przed publikacją środków, o których mowa w lit. e).

Akapit pierwszy lit. e) przestaje mieć zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, wykorzystując dane czasy na start lub lądowanie, zmienia trasę na taką, na którą środki wprowadzone przez organy publiczne nie mają wpływu.

Akapit pierwszy lit. e) ma zastosowanie do co najwyżej dwóch następujących po sobie sezonów lotniczych.”;

4) w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że czasy na start lub lądowanie przydzielone na okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W odniesieniu do okresu od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. oraz do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2, jeżeli przewoźnik lotniczy wykaże zgodnie z wymogami koordynatora, że dane serie czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane, jak określił koordynator, przez tego przewoźnika lotniczego przez przynajmniej 40 % czasu podczas sezonu lotniczego, na który zostały przydzielone, przewoźnik lotniczy jest uprawniony do korzystania z tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym sezonie lotniczym.

W odniesieniu do okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym, wartość procentowa, o której mowa w art. 10 ust. 4 i art. 14 ust. 6 lit. a), wynosi 40 %.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie z datą między 9 kwietnia 2020 r. a 27 marca 2021 r. ust. 1 ma zastosowanie wyłącznie w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy zwrócił koordynatorowi odpowiednie niewykorzystane czasy na start lub lądowanie w celu realokacji na rzecz innych przewoźników lotniczych.”;

d) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Ust. 2a nie ma zastosowania:

a) w odniesieniu do serii czasów na start lub lądowanie przydzielonych przewoźnikowi lotniczemu na dany sezon lotniczy, jeżeli przewoźnikowi temu nie przydzielono tej samej serii czasów na start lub lądowanie w poprzednim równoważnym sezonie lotniczym;

b) w odniesieniu do serii czasów na start lub lądowanie, które ze skutkiem od danego sezonu lotniczego zostały wymienione między przewoźnikami lotniczymi zgodnie z art. 8a ust. 1 lit. c) i gdy wymiana ta obejmowała rekompensatę pieniężną lub innego rodzaju.”;

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeżeli na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i że zgodnie z prognozami Eurocontrol prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie 2019 r., a także stwierdzi, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że wynika to z wpływu pandemii COVID-19, przyjmuje zgodnie z art. 12a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresu określonego w ust. 2a.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 12a, aktów delegowanych w celu zmiany wartości procentowych, o których mowa w ust. 2a niniejszego artykułu, w przedziale od 0 do 80 %. W tym celu Komisja rozważa podjęcie interwencji i wprowadzenie zmian od momentu wejścia w życie rozporządzenia (UE) [2021/XXX: odniesienie do niniejszego rozporządzenia], uwzględniając następujące elementy:

a) publikowane przez Eurocontrol dane dotyczące natężenia ruchu i prognozowanego ruchu;

b) zmiany tendencji w ruchu lotniczym podczas sezonów lotniczych, również z uwzględnieniem zmian zaobserwowanych od początku pandemii COVID-19; oraz

c) wskaźniki odnoszące się do popytu na lotnicze przewozy pasażerskie i towarowe, w tym tendencje dotyczące wielkości floty, wykorzystania floty i współczynników obciążenia.

Akty delegowane na podstawie niniejszego ustępu przyjmuje się nie później niż w dniu 24 stycznia w odniesieniu do następnego letniego sezonu lotniczego i nie później niż dnia 24 sierpnia w odniesieniu do następnego zimowego sezonu lotniczego.”;

f) uchyla się ust. 5;

g) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W okresie, o którym mowa w ust. 2a, przewoźnicy lotniczy udostępniają koordynatorowi w celu realokacji na rzecz innych przewoźników lotniczych wszelkie przydziały czasu na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać, nie później niż trzy tygodnie przed datą operacji.”;

5) art. 12a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, powierza się Komisji do dnia 24 sierpnia 2024 r.”;

6) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 5 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku gdy przewoźnik lotniczy wielokrotnie i umyślnie nie przestrzega przepisów art. 10a ust. 7, państwa członkowskie ustanawiają i stosują skuteczne, odstraszające i proporcjonalne sankcje lub równoważne środki. Tego rodzaju sankcje i środki obejmują możliwość cofnięcia korzyści wynikającej z art. 10a ust. 2a, jeżeli jest to uzasadnione w danym przypadku.”;

b) w ust. 6 dodaje się lit. c) w brzmieniu: „c) Jeżeli w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 2a, na podstawie dostępnych mu informacji koordynator stwierdzi, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w porcie lotniczym i nie jest już w stanie wykorzystać przydzielonych mu czasów na start lub lądowanie, po zapoznaniu się ze stanowiskiem zainteresowanego przewoźnika lotniczego koordynator odbiera mu daną serię czasów na start lub lądowanie na pozostałą część sezonu lotniczego i przekazuje ją do puli.”;

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący