EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 16.12.2020.
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 u pogledu privremenog ublažavanja obveze iskorištenosti slotova u zračnim lukama Zajednice zbog pandemije bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2020) 341 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Uredbom (EEZ) br. 95/93[1] („Uredba o slotovima”) utvrđuju se pravila o dodjeli slotova u zračnim lukama u EU-u. Njezinim člankom 10. utvrđuje se pravilo „iskoristi ili izgubi”, prema kojem zračni prijevoznici moraju iskoristiti najmanje 80 % dodijeljenih slotova u određenom planskom razdoblju (ljetnom ili zimskom) kako bi zadržali prednost u okviru iste serije slotova za sljedeće jednakovrijedno plansko razdoblje („stečena” ili „povijesna” prava).

Zbog pada potražnje za prijevozom putnika uzrokovanog pandemijom bolesti COVID-19 zračni prijevoznici od 1. ožujka 2020. znatno su izmijenili redove letenja, što je dovelo do pada stope iskorištenosti slotova u koordiniranim zračnim lukama znatno ispod praga od 80 % utvrđenog Uredbom o slotovima.

Da bi riješila taj problem, Europska unija donijela je 30. ožujka 2020. izmjenu Uredbe o slotovima kako bi se uvelo izuzeće od pravila „iskoristi ili izgubi” za čitavo plansko razdoblje ljeto 2020., koje završava 24. listopada 2020. Tom je izmjenom ujedno Komisiji dana ovlast da, donošenjem jednog ili više delegiranih akata, produlji razdoblje obuhvaćeno izuzećem. Komisija je 14. listopada 2020. donijela delegirani akt kojim se razdoblje izuzeća od pravila „iskoristi ili izgubi” produljuje do kraja planskog razdoblja zima 2020./2021., odnosno do 27. ožujka 2021.

Kao što se očekivalo, pad potražnje za prijevozom putnika nastavio se tijekom čitavog planskog razdoblja ljeto 2020. Prema podacima Eurocontrola pad zračnog prometa u Europskom gospodarskom prostoru (EGP-u) počeo je u 11. tjednu smanjenjem od 17 % u odnosu na isti tjedan 2019. Nastavio je vrlo brzo padati, u 12. tjednu za 59 %, a u 13. tjednu za 82 % u odnosu na iste tjedne 2019. Najniže vrijednosti zabilježene su u 15. i 16. tjednu (smanjenje od 89 %). Prosječni faktor popunjenosti u uzorku deset europskih zračnih prijevoznika spustio se s 80 % u 9. tjednu na 26 % u 15. tjednu. Zračni prijevoznici nudili su manje letova, ali su i putnici manje rezervirali mjesta na preostalim letovima u usporedbi sa stanjem 2019. Prosječni faktor popunjenosti porastao je na 44 % do 23. tjedna, kad se zračni prijevoz unutar EU-a u znatnoj mjeri ponovo otvorio. Tijekom istog tjedna 2019. prosječni faktor popunjenosti istih zračnih prijevoznika kretao se od 75 % (4. tjedan) do 86 % (16. tjedan). Sredinom studenoga 2020. zračni je promet bio 65 % manji u odnosu na isti tjedan 2019.

Prema najnovijim prognozama Eurocontrola očekuje se da će zračni promet u veljači 2021. biti 50 % manji od prometa u veljači 2020. Neizvjesno je što će se dogoditi nakon toga, ali nema naznaka da će se potražnja u planskom razdoblju ljeto 2021. imalo približiti razinama posljednjih godina.

Istodobno valja imati na umu da se pravilom „iskoristi ili izgubi” nastoji osigurati najučinkovitija upotreba kapaciteta zračnih luka kako bi se ostvarile što veće koristi za najveći broj korisnika te da bi se putnicima omogućilo da uživaju u prednostima konkurentnog zrakoplovnog tržišta i povezanosti. Uvođenjem izuzeća od pravila „iskoristi ili izgubi” doista

[1] Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice, SL L 14, 22.1.1993., str. 1.

se pomoglo zračnim prijevoznicima tijekom trenutačnog dosad nezabilježenog manjka potražnje i ograničenjâ zračnog prijevoza te se istodobno izbjegao negativan utjecaj na okoliš zbog potpuno ili uglavnom praznih letova koji bi se obavljali samo radi zadržavanja slotova u zračnim lukama. Međutim, trebalo bi uzeti u obzir i negativan učinak dodatnog produljenja izuzeća. Učinak je trenutačnog izuzeća zamrzavanje tržišnog natjecanja na razinama kakve su bile 2019., ali pritom nema zahtjeva da se kapacitet istinski učinkovito iskoristi jer se ispostavilo da odredbe tog izuzeća nisu dovoljne kako bi se osiguralo da drugi zračni prijevoznici koji mogu i dalje obavljati letove dobiju potrebne slotove. Kada je riječ o razdoblju koje počinje više od godine dana nakon izuzeća od pravila „iskoristi ili izgubi" (od 1. veljače 2020. do 27. ožujka 2021.), kojim se do kraja planskog razdoblja zima 2021./2022. čuvaju slotovi zračnih prijevoznika stečeni 2019., vrijeme je da se odredi put prema povratku na uobičajenu primjenu pravila „iskoristi ili izgubi". Povratak na uobičajeno stanje ne smije biti nagao kako se zrakoplovno tržište ne bi destabiliziralo na štetu zračnih prijevoznika, povezanosti, potrošača u EU-u ili okoliša. Trebao bi se odvijati u skladu s budućim povećanjima razina prometa prema razinama iz 2019. ili stabilizacijom zračnog prometa u skladu s novom situacijom na tržištu.

Stoga se predlaže da se od početka planskog razdoblja ljeto 2021. zahtjevi za iskorištenost slotova ponovno počnu primjenjivati u skladu s uobičajenim zahtjevima na temelju Uredbe o slotovima, no da se stopa odredi na omjer od 40/60 umjesto 80/20. To bi značilo da će se od zračnih prijevoznika zahtijevati da iskoriste 40 % određene serije slotova kako bi zadržali prednost za tu seriju slotova za sljedeće jednakovrijedno plansko razdoblje. Tom bi se prilagodbom razmjerno zaštitila povijesna prava tijekom naglog pada potražnje za zračnim prijevozom uzrokovanog pandemijom bolesti COVID-19 te bi se doprinijelo sprečavanju utjecaja na okoliš zbog potpuno ili uglavnom praznih letova obavljenih samo radi zadržavanja slotova u zračnim lukama. Time bi se istodobno doprinijelo učinkovitijem iskorištavanju kapaciteta zračne luke u korist potrošača i povezanosti.

Na temelju dosadašnjeg iskustva, u ovaj prijedlog ublažavanja obveze iskorištenosti slotova uključeni su uvjeti kojima se osigurava da razdoblje tog ublažavanja i dalje bude u skladu s optimalnom upotrebom ograničenog kapaciteta zračnih luka te da se njime doprinosi održavanju tržišnog natjecanja u interesu putnika. Ublažavanje obveze trebalo bi biti usmjereno na zračne prijevoznike koji namjeravaju iskorištavati stečene slotove čim se potražnja u dovoljnoj mjeri oporavi, a letovi ponovno postanu ekonomski isplativi. Stoga serije slotova koje su prvi put dodijeljene zračnim prijevoznicima, tj. serije na koje zračni prijevoznik nije ostvario pravo na temelju stečenih prava, ne bi trebale biti obuhvaćene ublažavanjem obveze jer bi ti zračni prijevoznici zatražili takve dodatne slotove imajući na umu da je potražnja za zračnim prijevozom niska zbog pandemije bolesti COVID-19 i da su predmetne serije slotova izuzete od uobičajene primjene pravila „iskoristi ili izgubi". Stoga će zračni prijevoznici koji prvi put dobiju takve serije slotova trebati iskoristiti najmanje 80 % preraspodijeljenih serija slotova kako bi imali prednost u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju. Takav pristup odgovara dobrovoljnom sporazumu zračnih prijevoznika, zračnih luka i koordinatora slotova o primjeni trenutačnog izuzeća od pravila o dodjeli slotova za plansko razdoblje zima 2020./2021. i nakon njega[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* (Zajednički sporazum zračnih prijevoznika, zračnih luka i koordinatora slotova o uvjetima koji bi se trebali primjenjivati na produljenje izuzeća od pravila o dodjeli slotova za čitavo razdoblje sjeverna zima 2020.), dostupno na:

Pravilo „iskoristi ili izgubi” (tj. zahtjev da se iskoristi najmanje 80 % serije slotova) trebalo bi se nastaviti primjenjivati i u slučaju razmjene slotova na temelju članka 8.a stavka 1. točke (c), ako je razmjena popraćena financijskom ili drugom naknadom. Namjera je spriječiti plaćanje naknade za vrijednost koju donosi ublažavanje obveze. Za razliku od toga, razmjene bez financijske ili druge naknade koje se provode da bi se, na primjer, poboljšali rasporedi letenja neće biti prepreka za primjenu ublažavanja na predmetne slotove. Isto bi se primjenjivalo, na primjer, na slotove prenesene na osnovi odluka javnih tijela na temelju nacionalnog prava ili prava Unije u području tržišnog natjecanja (vidjeti članak 8.b Uredbe o slotovima).

U prijedlog je uključen rok do kojeg zračni prijevoznici koordinatoru moraju vratiti neželjene slotove ako namjeravaju iskoristiti ublažavanje obveze. Rok od tri tjedna prije zakazanog datuma letova za taj slot omogućit će zračnim lukama i drugim pružateljima usluga zračnih luka da odrede potreban kapacitet i očekivanu količinu letova kako bi se mogli pobrinuti da na raspolaganju imaju odgovarajuću infrastrukturu, prostore i osoblje. Time se omogućuje i drugim zračnim prijevoznicima da procijene dostupan kapacitet zračne luke ako ga žele iskoristiti za letove. Što se ranije slotovi oslobode za preraspodjelu, to je vjerojatnije da će ih drugi zračni prijevoznici moći iskoristiti. Pravilima predloženima u ovom dokumentu obuhvaćena je privremena preraspodjela za predmetno razdoblje (a da prijevoznik kojemu su dodijeljeni ti slotovi ne stekne prava na njih) ili trajna preraspodjela, pri kojoj zračni prijevoznik slotove koje je vratio u bazu nema namjeru iskoristiti u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju. U tom bi slučaju zračni prijevoznik koji je iskoristio najmanje pet takvih slotova trebao imati prednost za čitavu izvornu seriju slotova prijevoznika koji su ih vratili u bazu pred prijevoznicima koji su ih zatražili i novim sudionicima.

Potrebno je i razjasniti u kojim okolnostima koordinatori mogu oduzeti slotove zračnim prijevoznicima. Kada koordinator na temelju informacija kojima raspolaže odredi da je zračni prijevoznik obustavio letove u zračnoj luci i da više ne može upotrebljavati slotove koji su mu dodijeljeni, oni se odmah vraćaju u bazu i stavljaju na raspolaganje za preraspodjelu drugim zračnim prijevoznicima, čime zračni prijevoznik koji napusti zračnu luku gubi povijesna prava na njih.

Na temelju trenutačno dostupnih informacija iz Eurocontrola razumno je pretpostaviti da će se sadašnja situacija, koju obilježava izrazit pad potražnje, nastaviti barem do početka planskog razdoblja ljeto 2021. Prema predviđanjima udruženja zračnih prijevoznika i zračnih luka kao što su ACI Europe i IATA, s obzirom na neizvjesnost situacije moguće je i da će se razdoblje iznimno niske potražnje nastaviti barem do planskog razdoblja zima 2024./2025. (uključujući to razdoblje).

U tim bi okolnostima stoga trebalo izmijeniti Uredbu o slotovima kako bi se dodatno zaštitila stečena prava zračnih prijevoznika u serijama slotova koje se nisu iskorištavale po uobičajenoj stopi od 80 % u vrijeme kada je na zrakoplovno tržište negativno utjecala pandemija bolesti COVID-19. Ublažavanje obveze iskorištenosti slotova produljilo bi se za još jedno razdoblje, nakon produljenja predviđenog Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2020/1477, te bi se time obuhvatilo razdoblje od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021. Na taj bi se način stopa iskorištenosti slotova smanjila s 80 % na 40 %. Nadalje, izmjenom bi se Komisiji delegirale ovlasti za daljnje produljenje ublažavanja obveze iskorištenosti slotova

---

https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf.

nakon planskog razdoblja ljeto 2021. te bi se dodatno prilagodila stopa iskorištenosti slotova na temelju broja pokazatelja kao što su stvarni i prognozirani podaci o zračnom prometu, faktori popunjenosti i upotreba flote. Komisija bi prema potrebi donosila delegirane akte radi prilagodbe stope iskorištenosti slotova za svako plansko razdoblje od zime 2021./2022. do zime 2024./2025. (uključujući i to razdoblje).

Postupak dodjele slotova odvija se mnogo prije odgovarajućeg planskog razdoblja. Zbog toga bi zračni prijevoznici, zračne luke i drugi pružatelji usluga trebali na vrijeme biti upoznati s pravilima koja se primjenjuju na određeno plansko razdoblje. Nadalje, ako ih se rano obavijesti o tim pravilima, potaknut će ih se da koordinatoru ranije vrate slotove koje ne namjeravaju iskoristiti. Stoga bi Komisija trebala donijeti relevantne delegirane akte prije dovršetka postupka dodjele slotova.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Uredbom o slotovima zračnim prijevoznicima omogućuje se ublažavanje obveze iskorištenosti slotova koja im u ovom trenutku predstavlja problem zbog pandemije bolesti COVID-19. Tom se uredbom Komisija ovlašćuje za donošenje delegiranih akata kojima se samo može izmijeniti razdoblje tijekom kojeg se primjenjuje postojeće izuzeće. Duljim razdobljima ublažavanja obveze iskorištenosti slotova narušava se tržišno natjecanje, što utječe na povezanost putnika, zaposlenost i kvalitetu radnih mjesta u sektoru zrakoplovstva te uzrokuju određeni problemi zračnim lukama i pružateljima usluga. Naglim bi se povratkom na uobičajenu primjenu pravila „iskoristi ili izgubi” moglo uzrokovati dodatno financijsko opterećenje za zračne prijevoznike te stvoriti nenamjerni štetni učinak na okoliš zbog potpuno ili uglavnom praznih letova obavljenih samo radi zadržavanja slotova u zračnim lukama. Stoga bi trebalo izmijeniti Uredbu o slotovima kako bi se ublažile posljedice pandemije bolesti COVID-19, pružila pravna sigurnost zračnim prijevoznicima i održala jedinstvenost europskog sustava dodjele slotova.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Učinkovito funkcioniranje unutarnjeg tržišta zrakoplovstva i s njime poveznih usluga ovisi o gospodarskoj uspješnosti zračnih prijevoznika i drugih dijelova zrakoplovnog sektora, među ostalim zračnih luka i drugih pružatelja usluga. Negativne posljedice pandemije bolesti COVID-19 na gospodarstvo ugrožavaju njihovu financijsku stabilnost te izrazito negativno utječu na sustav zračnog prometa, ali i gospodarstvo u cjelini. Stoga je izmjena Uredbe o slotovima od iznimne važnosti. Nadalje, u skladu je s klimatskom politikom EU-a jer se njome sprečava poticaj zračnim prijevoznicima da obavljaju potpuno ili uglavnom prazne letove samo radi zadržavanja slotova u zračnim lukama.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova prijedloga članak 100. stavak 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Tim se člankom pruža pravna osnova za donošenje odgovarajućeg zakonodavstva o zračnom prometu i služi kao pravna osnova za Uredbu o slotovima i njezine izmjene.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve prijedloga jer na temelju Uredbe o slotovima ne mogu zahtijevati od koordinatora da nametnu uvjete za ublažavanje obveze iskorištenosti slotova i promijene stopu iskorištenosti u skladu s promjenama u razinama prometa. Taj cilj može ostvariti Unija izmjenom Uredbe o slotovima.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje cilja ublažavanja gospodarskog učinka pandemije bolesti COVID-19 na funkcioniranje Uredbe o slotovima. Njime se postiže ravnoteža koja je potrebna kako bi se zračnim prijevoznicima osiguralo ublažavanje pravila „iskoristi ili izgubi” kao odgovor na nisku potražnju u zračnom prometu zbog pandemije bolesti COVID-19 i potrebe za povratkom na uobičajenu primjenu pravila o dodjeli slotova razmjerno oporavku razina zračnog prometa. U prijedlog su uključene brojne mjere kojima se podupire tržišno natjecanje radi suočavanja s određenim nenamjernim negativnim učincima postojećeg izuzeća od pravila o dodjeli slotova.

- **Odabir instrumenta**

Kako bi se ostvario cilj pravnog instrumenta, on mora biti izravno i općenito primjenjiv na isti način kao i Uredba o slotovima. Stoga je primjereni pravni instrument uredba.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Člankom 10.a stavkom 4. Uredbe o slotovima, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/459, od Komisije se zahtijeva da do 15. rujna 2020. Europskom parlamentu i Vijeću podnese sažeto izvješće o situaciji u zračnom prometu. Kako bi se prikupili podaci i druge informacije, službe Komisije bile su u redovitom kontaktu sa zračnim prijevoznicima, zračnim lukama, koordinatorima slotova i njihovim udruženjima radi praćenja razvoja situacije u zračnom prometu, procjene učinka pandemije bolesti COVID-19 na potražnju za zračnim prijevozom i razinu zračnog prometa te određivanja učinkovitosti izuzeća od pravila o dodjeli slotova. U izvješću objavljenom 14. rujna 2020. procjenjuje se provedba izuzeća od pravila o dodjeli slotova te se utvrđuju određeni nedostaci. Procjena na temelju pravilâ za bolju regulativu nije provedena zbog hitnosti da se donesu pravila kojima bi se prijevoznicima pravodobno omogućilo odgovarajuće ublažavanje pravila „iskoristi ili izgubi” s obzirom na posljedice pandemije bolesti COVID-19 na zračni promet koje i dalje traju.

- **Savjetovanja s dionicima**

Zbog hitnosti situacije nisu provedena službena savjetovanja s dionicima. Komisija je objavila plan za dobivanje povratnih informacija i javno savjetovanje na portalu za bolju regulativu na koji su dionici imali priliku odgovoriti od 1. do 28. rujna 2020. Zbog hitnosti situacije savjetovanje je skraćeno s uobičajenih 12 tjedana na četiri tjedna. U istom su razdoblju pokrenuti ciljano savjetovanje i zahtjevi za podatke.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Kao što je objašnjeno, opsežno prikupljanje stručnog znanja nije bilo moguće zbog hitnosti situacije. Međutim, Komisija je iskoristila iskustvo stečeno primjenom Uredbe o slotovima i njezinim izmjenama za koje su se provela savjetovanja sa stručnjacima.

- **Procjena učinka**

Zbog hitnosti situacije nije provedena procjena učinka na temelju pravila za bolju regulativu. Prijedlogu je priložen radni dokument službi Komisije. U njemu su predstavljene posljedice primjene pravila „iskoristi ili izgubi” tijekom pandemije bolesti COVID-19 i informacije o funkcioniranju izuzeća od pravila o dodjeli slotova nakon njegova stupanja na snagu te se opisuju nedostaci koji su se pojavili na zrakoplovnom tržištu. Nadalje, u njemu se raspravlja i

o postupnom ukidanju ublažavanja obveze iskorištenosti slotova koje bi bilo povezano s postupnim oporavkom zračnog prometa. Predstavljen je najpoželjniji pristup za uklanjanje tih nedostataka te procijenjene njegove najvjerojatnije posljedice.

- **Temeljna prava**

Nije primjenjivo.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija bi trebala nastaviti pratiti razvoj pandemije bolesti COVID-19 i njezin učinak na zračni promet. Na temelju Uredbe (EU) 2020/459 trebalo bi je ovlastiti da donese delegirani akt kojim se produljuje razdoblje na koje se odnosi mjera, kao i da prema potrebi prilagodi minimalne zahtjeve za iskorištenost.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Članku 2. Uredbe o slotovima dodaje se nova privremena definicija pojma „novi sudionik” kako bi se većem broju zračnih prijevoznika omogućilo da se smatraju novim sudionicima i prime slotove iz baze, čime bi se osiguralo više tržišnog natjecanja u zračnim lukama s obzirom na smanjenu stopu iskorištenosti zbog koje je postojećim prijevoznicima u zračnoj luci lakše zadržati slotove.

Nadalje, dodaje se nova definicija pojma „koordinacijski parametri uslijed pandemije bolesti COVID-19” te se u članak 8. umeće stavak 6.a kako bi se osvrnulo na mogućnost da se u zračnoj luci zbog posebnih sanitarnih mjera uslijed pandemije bolesti COVID-19 smanji dostupan kapacitet, što bi značilo da se neki slotovi neće moći koristiti u razdoblju za koje su dodijeljeni. Koordinatori bi stoga trebali moći ponovno zakazati ili otkazati dodijeljene ili zatražene slotove koji se ne mogu iskoristiti nakon što o tome rasprave sa zračnim prijevoznicima na koje se to odnosi. Udruženja zračnih prijevoznika, zračnih luka i koordinatora slotova raspravljaju o najboljem rješenju tih problema uzimajući u obzir različite poslovne interese. Koordinatori bi stoga trebali uzeti u obzir najbolju praksu u obliku sektorskih smjernica ili lokalnih pravila ako su u skladu s načelima transparentnosti i nediskriminacije te ako se njima ne dovodi u pitanje neovisnost koordinatora.

Ako su tijekom određenog planskog razdoblja prijevoznici koji imaju povijesna prava na određenu seriju slotova stavili te slotove na raspolaganje, prijevoznici koji su ih iskoristili vjerojatno će doprinijeti učinkovitom iskorištavanju te serije slotova u kasnijim planskim razdobljima. Stoga se u članak 8. dodaje novi stavak 2.a, kojim se takvim prijevoznicima daje prednost pri dodjeli predmetne serije u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju, pod uvjetom da zračni prijevoznik koji je izvorno imao povijesna prava na tu seriju ne zatraži slotove natrag i da je prijevoznik koji podnosi takav zahtjev iskoristio pet slotova koji čine seriju. Kako bi se izbjegla fragmentacija kapaciteta zračne luke i redova letenja, zračnom prijevozniku kojem se daje prednost trebalo bi dodijeliti čitavu seriju koju čine iskorišteni slotovi. Ako se više zračnih prijevoznika služilo slotovima iste serije, prednost se daje prijevozniku koji je iskoristio najveći broj slotova.

U članak 10. stavak 4. dodaje se nova točka (e), koja se odnosi na situaciju u kojoj na mogućnost putnika da putuju određenim linijama znatno utječu mjere koje su javna tijela

uvela radi ograničavanja pandemije bolesti COVID-19 (npr. ograničenja prava prometa, putnika i/ili posade i zatvaranje granica) nakon dovršetka postupka dodjele slotova za nadolazeće razdoblje. U tim se slučajevima zračne prijevoznike može osloboditi od primjene pravila „iskoristi ili izgubi” (kako je izmijenjeno). Međutim, ta je prednost ograničena kako bi se izbjegli bilo kakvi nenamjerni učinci (za pojedinosti vidjeti četiri nova podstavka dodana u članku 10. stavku 4.).

Članak 10.a mijenja se na nekoliko načina. Razdoblje trajanja trenutačnog izuzeća iz članka 10.a (predviđeno Uredbom (EU) 2020/459 u ožujku 2020.) produljeno je do 27. ožujka 2021. Delegiranom uredbom (EU) 2020/1477 donesenom 14. listopada 2020. Tijekom tog razdoblja koordinatori pri procjeni prava prednosti moraju smatrati da je zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 27. ožujka 2021. iskoristio te slotove. Razdoblje dodatnog ublažavanja primjenjuje se na slotove koji se upotrebljavaju između EU-a i Kine ili između EU-a i Hong Konga (od 23. siječnja 2020.).

Novim predloženim stavkom 2.a članka 10.a propisuje se da će zračni prijevoznici zadržati pravo na seriju slotova dodijeljenu u razdoblju od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021. u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju ako su u toj seriji iskoristili 40 % slotova.

Točkom (a) novog stavka 3.a članka 10.a ograničava se područje primjene ublažavanja primjenjivog na slotove dodijeljene na temelju članka 10. stavka 2. Uredbe o slotovima. Predlaže se da se to ublažavanje ne primjenjuje na slotove koji čine seriju i koji su iznova dodijeljeni za određeno plansko razdoblje, već da ih prijevoznik koji se njima služi treba iskoristiti u skladu sa stopom iskorištenosti slotova od 80 % kako bi imao pravo na istu seriju slotova u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju.

Člankom 10.a stavkom 3.a točkom (b) iz tog ublažavanja obveze isključuju se slotovi koji su razmijenjeni uz financijsku ili drugu naknadu. To je važno kako bi se osiguralo da se vrijednost ublažavanja ne uključuje ni u kakvu sekundarnu trgovinu ili iznajmljivanje slotova drugom zračnom prijevozniku. Ta odredba nema retroaktivan učinak, što znači da slotovi kojima se trgovalo i koje je upotrebljavao zračni prijevoznik „kupac” s primjenom od prethodnog jednakovrijednog planskog razdoblja (ili ranije od toga) ispunjavaju uvjete za ublažavanje.

U članak 10.a umeće se novi stavak 7., na temelju kojeg tijekom razdoblja ublažavanja obveze iskorištenosti slotova zračni prijevoznik slot koji ne namjerava iskoristiti mora staviti na raspolaganje za privremenu preraspodjelu drugim zračnim prijevoznicima najkasnije tri tjedna prije planiranog dana njegove upotrebe. Cilj je pomoći drugim prijevoznicima koji bi možda htjeli iskoristiti takve slotove na *ad hoc* osnovi. Treba im ostaviti dovoljno vremena kako bi mogli planirati letove i o njima unaprijed obavijestiti putnike, zračne luke i pružatelje usluga zračnih luka.

Člankom 10.a stavkom 4. Komisija se ovlašćuje za donošenje delegiranih akata kako bi se dodatno produljilo razdoblje tijekom kojeg se primjenjuje ublažavanje ako se pandemija bolesti COVID-19 ne okonča, već nastavi negativno utjecati na sektor zračnog prometa, među ostalim i na povijesno stečena prava. Komisija je ujedno ovlaštena izmijeniti stopu iskorištenosti u skladu s kretanjem razina prometa. S obzirom na to koliko se pandemija brzo proširila, delegirane akte trebalo bi donositi hitnim postupkom.

Članku 14. stavku 5. dodaje se novi podstavak, kojim se predviđa sustav sankcija i mjera u slučaju neusklađenosti s novim stavkom 7. članka 10.a.

Novom točkom (c) članka 14. stavka 6. koordinatoru se omogućuje da poduzme mjere i povuče slotove ako zračni prijevoznik više ne obavlja letove u toj zračnoj luci. U takvim slučajevima koordinator ne mora čekati kraj planskog razdoblja, već odmah može povući slotove za preostali dio planskog razdoblja te ih što prije staviti na raspolaganje za preraspodjelu.

2020/0358 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 u pogledu privremenog ublažavanja obveze iskorištenosti slotova u zračnim lukama Zajednice zbog pandemije bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[3],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[4],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Pandemija bolesti COVID-19 dovela je do naglog smanjenja zračnog prometa zbog znatnog pada potražnje i izravnih mjera koje su države članice i treće zemlje poduzele radi njezina ograničavanja. Štetan učinak za zračne prijevoznike osjeća se od 1. ožujka 2020., a vjerojatno će se nastaviti sve do zime 2024./2025. (uključujući i to razdoblje).

(2) Zračni prijevoznici ne mogu utjecati na te okolnosti, ali zbog njih dobrovoljno ili prisilno otkazuju zrakoplovne usluge. Dobrovoljnim otkazivanjima posebno se štiti financijska stabilnost zračnih prijevoznika i izbjegava štetan utjecaj na okoliš praznih ili uglavnom praznih letova koji se obavljaju samo u svrhu zadržavanja slotova.

(3) Podaci koje je objavio Eurocontrol, upravitelj mreže za mrežne funkcije zračnog prometa jedinstvenog europskog neba, ukazuju na daljnji pad zračnog prometa na godišnjoj razini od približno 74 % od sredine lipnja 2020.

(4) S obzirom na poznate rezervacije, prognoze Eurocontrola i epidemiološke prognoze, nije moguće predvidjeti kada će vjerojatno završiti razdoblje izrazito niske potražnje uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19. Prema najnovijim prognozama Eurocontrola zračni promet u veljači 2021. iznosit će otprilike 50 % prometa u veljači 2020. Prognoze koje se odnose na razdoblje nakon toga oslanjaju se na brojne nepoznate čimbenike, kao što je dostupnost cjepiva protiv bolesti COVID-19. U takvim okolnostima zračni prijevoznici koji ne uspiju iskoristiti svoje slotove u skladu

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

sa stopom iskorištenosti slotova kako je utvrđena u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 95/93[5] ne bi trebali automatski izgubiti prednost na seriju slotova kako je utvrđena člankom 8. stavkom 2. i člankom 10. stavkom 2. koju bi inače uživali. U tu bi svrhu trebalo odrediti posebna pravila.

(5) Tim bi se pravilima istodobno trebalo suočiti s potencijalno negativnim učincima na tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima. Posebno bi se trebalo osigurati da zračni prijevoznici koji su spremni pružati usluge mogu upotrijebiti neiskorišteni kapacitet uz mogućnost dugoročnog zadržavanja takvih slotova. Time bi se trebali zadržati poticaji zračnim prijevoznicima da iskoriste kapacitete zračnih luka, što bi koristilo i potrošačima.

(6) Stoga je, u skladu s tim načelima i na ograničeno razdoblje, potrebno utvrditi uvjete pod kojima bi zračni prijevoznici i dalje trebali imati prava na seriju slotova na temelju članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. te odrediti zahtjeve za predmetne zračne prijevoznike da oslobode neiskorišteni kapacitet.

(7) Definicija pojma „novi sudionik” trebala bi se prilagoditi potrebama predmetnog razdoblja kako bi se povećao broj zračnih prijevoznika koji se mogu smatrati novim sudionicima, čime se većem broju zračnih prijevoznika koji to žele omogućuje da uspostave i prošire svoje aktivnosti. Potrebno je i ograničiti povlastice koje to podrazumijeva samo na istinske nove sudionike tako da se isključe prijevoznici koji, zajedno s bilo kojim matičnim poduzećem ili s vlastitim podružnicama ili podružnicama matičnog poduzeća, drže više od 10 % ukupnog broja slotova dodijeljenih za određeni dan u nekoj zračnoj luci.

(8) Tijekom razdoblja u kojem se primjenjuje ublažavanje obveze iskorištenosti slotova u sustavu dodjele slotova trebalo bi prepoznati napore zračnih prijevoznika koji su obavljali letove u slotovima koji su dio serije na koju drugi zračni prijevoznik ima pravo na temelju članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2., no koji su stavljeni na raspolaganje koordinatoru slotova radi privremene preraspodjele. Stoga bi se zračnim prijevoznicima koji su iskoristili barem pet slotova u seriji trebala dati prednost pri dodjeli tih serija u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju, pod uvjetom da ih ne zatraži zračni prijevoznik koji na njih ima pravo na temelju članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2.

(9) Uvođenjem posebnih sanitarnih mjera uslijed pandemije bolesti COVID-19 u zračnim lukama može se smanjiti dostupan kapacitet, zbog čega može biti potrebno osigurati posebne koordinacijske parametre uslijed pandemije bolesti COVID-19. U takvim situacijama i kako bi se omogućila ispravna primjena tih parametara, koordinatori bi trebali biti ovlašteni prilagoditi vrijeme slotova dodijeljenih zračnim prijevoznicima na temelju članka 8. ili otkazati takve slotove u planskom razdoblju tijekom kojeg se primjenjuju posebne sanitarne mjere uslijed pandemije bolesti COVID-19.

(10) Negativne posljedice mjera koje bi mogla uvesti javna tijela i kojima bi se u vrlo kratkom roku ograničila mogućnost putovanja ne mogu se pripisati zračnim prijevoznicima te bi ih stoga trebalo ublažiti. Stoga zračne prijevoznike ne bi trebalo kažnjavati za neiskorištavanje slotova ako ono proizlazi iz restriktivnih mjera koje nisu bile objavljene u trenutku dodjele slotova. U takvim bi okolnostima zračni prijevoznici i dalje trebali imati pravo na istu seriju u sljedećem jednakovrijednom

[5] Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

planskom razdoblju. Na primjer, u takve se mjere mogu ubrajati opsežna vladina ograničenja povezana s bolešću COVID-19 o maksimalnom broju putnika koji dolaze ili odlaze određenim letom ili preko određene zračne luke ili mjere zbog kojih bi pružanje zrakoplovne usluge postalo praktično ili tehnički nemoguće zbog uvođenja ograničenja kretanja posade zračnog prijevoznika ili dostupnosti usluga od ključne važnosti kojima se izravno podržava funkcioniranje zrakoplovne usluge. Konkretno olakšanje u pogledu učinaka uvođenja takvih mjera trebalo bi se ograničiti na najviše dva uzastopna planska razdoblja.

(11) Zračne prijevoznike trebalo bi u potrebnoj mjeri osloboditi od zahtjeva iskorištenosti slotova koji se odnose na prava nad slotovima u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju u vrijeme znatnog pada potražnje uslijed pandemije bolesti COVID-19. Time bi im se trebalo omogućiti da povećaju opseg usluga kada to bude moguće s obzirom na okolnosti. Nižom minimalnom stopom upotrebe koja je određena u tu svrhu trebali bi se uzeti u obzir trenutačni izgledi za zračni promet, koji iznose 50 % razine prometa iz 2019., neizvjesnost u pogledu pandemije bolesti COVID-19 te vraćanje povjerenja potrošača i razina prometa. Međutim, s obzirom na mogućnost da se razine prometa u jednom trenutku ponovno povećaju, trebalo bi biti moguće delegiranim aktima izmijeniti minimalnu stopu upotrebe. Zračnim prijevoznicima i koordinatorima trebalo bi omogućiti da se na vrijeme uključe u potrebne pripreme s obzirom na uvjete koji će se primjenjivati na upotrebu slotova u određenom planskom razdoblju. Stoga bi Komisija trebala nastojati što ranije donijeti delegirani akt te bi u svakom slučaju takve akte trebala donositi prije isteka roka za povratak slotova kako je utvrđeno u članku 10. stavku 3.

(12) Kako bi se što više smanjile prepreke za ulazak na tržište i spriječilo da izuzeće od općih zahtjeva za iskorištenost slotova negativno utječe na konkurentski položaj zračnih prijevoznika više nego što je opravdano, primjena tog ublažavanja trebala bi se ograničiti na slotove koje je zračni prijevoznik prethodno upotrebljavao u predmetnim zračnim lukama. Slično tomu, ublažavanje se ne bi trebalo primjenjivati na slotove koji su razmijenjeni u okviru poslovnog dogovora među prijevoznicima koji ne pripadaju istoj skupini, a u koji je bila uključena novčana ili druga naknada.

(13) Ako je to potrebno i opravdano, kako bi se fleksibilno odgovorilo na izazove s kojima se suočava sektor zračnog prometa zbog pandemije bolesti COVID-19, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji radi izmjene Uredbe (EEZ) br. 95/93 u pogledu produljenja razdoblja primjene ublažavanja obveze iskorištenosti slotova predviđene tom uredbom. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, među ostalim na razini stručnjaka, te da se ona provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.[6] Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(14) Zračne luke, pružatelji usluga zračnih luka i zračni prijevoznici trebaju moći odrediti dostupan kapacitet radi odgovarajućeg planiranja. Zračni prijevoznici koji nemaju namjeru upotrijebiti određene slotove trebali bi ih što ranije staviti na raspolaganje

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

koordinatoru radi moguće preraspodjele, najkasnije tri tjedna prije planiranog dana upotrebe. Ako se toga ne pridržavaju, trebali bi podlijegati odgovarajućim sankcijama ili jednakovrijednim mjerama.

(15) Ako je koordinator siguran da je zračni prijevoznik prestao obavljati letove u određenoj zračnoj luci, trebao bi mu odmah oduzeti te slotove i staviti ih u bazu radi preraspodjele drugim prijevoznicima.

(16) Uzimajući u obzir hitnost koja proizlazi iz iznimnih okolnosti povezanih s pandemijom bolesti COVID-19 kojima se opravdavaju mjere utvrđene ovom Uredbom, smatra se primjerenim predvidjeti iznimku od roka od osam tjedana iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Uniji, priloženog Ugovoru o Europskoj uniji, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.

(17) Uzimajući u obzir hitnost koja proizlazi iz iznimnih okolnosti povezanih s pandemijom bolesti COVID-19 kojima se opravdavaju predložene mjere, smatra se prikladnim predvidjeti da ova Uredba odmah stupi na snagu,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EEZ) br. 95/93 mijenja se kako slijedi:

1. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka (ba):

„(ba) tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 2.a „novi sudionik” znači:

i. zračni prijevoznik koji traži, kao dio jedne serije slotova, slot u nekoj zračnoj luci, na bilo koji dan, pri čemu bi, ako se njegov zahtjev prihvati, on ukupno držao manje od sedam slotova u toj zračnoj luci taj dan; ili

ii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova za redovite prijevoze putnika uključene u red letenja između dviju zračnih luka Europske unije, ako na taj dan najviše dva druga zračna prijevoznika obavljaju iste takve letove između tih zračnih luka, pri čemu bi, ako se njegov zahtjev prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od devet slotova u toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan.

Zračni prijevoznik koji zajedno s matičnim poduzećem, svojim podružnicama ili podružnicama svojeg matičnog poduzeća drži više od 10 % ukupnih slotova dodijeljenih za predmetni dan u određenoj zračnoj luci ne smatra se novim sudionikom u toj zračnoj luci;”;

(b) točka (m) zamjenjuje se sljedećim:

„(m) „koordinacijski parametri” znači iskazivanje, u operativnom smislu, svih raspoloživih kapaciteta za dodjelu slotova u nekoj zračnoj luci tijekom svakog koordinacijskog razdoblja, uzimajući u obzir sve tehničke, operativne i okolišne faktore koji utječu na funkcioniranje infrastrukture zračne luke i njezinih različitih podsustava;”;

(c) dodaje se sljedeća točka (n):

„(n) „koordinacijski parametri uslijed pandemije bolesti COVID-19” znači revidirani koordinacijski parametri kojima se dovodi do smanjenja dostupnog kapaciteta zračne luke u koordiniranoj zračnoj luci zbog posebnih sanitarnih mjera koje su države članice uvele kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19.”;

2. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2.a Tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 2.a serija slotova koja se vrati u bazu slotova u skladu s člankom 8. stavkom 1. na kraju planskog razdoblja („referentno plansko razdoblje”) dodjeljuje se za sljedeće jednakovrijedno plansko razdoblje na zahtjev zračnom prijevozniku koji je iskoristio najmanje pet slotova iz te serije nakon primjene članka 10.a stavka 7. tijekom referentnog planskog razdoblja.

Ako više podnositelja zahtjeva ispunjava zahtjeve iz prvog podstavka, prednost se daje zračnom prijevozniku koji je iskoristio veći broj slotova iz te serije.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 6.a:

„6.a U razdoblju tijekom kojeg se primjenjuju koordinacijski parametri uslijed pandemije bolesti COVID-19 i kako bi se osigurala njihova ispravna primjena, koordinator može izmijeniti vrijeme zatraženih ili dodijeljenih slotova obuhvaćenih razdobljem navedenim u članku 10.a stavku 2.a ili ih otkazati nakon što sasluša predmetnog zračnog prijevoznika. U tom je kontekstu dužan uzeti u obzir dodatna pravila i smjernice iz članka 8. stavka 5. na temelju uvjeta koji su njime utvrđeni.”;

3. članak 10. stavak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) sudski postupak povezan s primjenom članka 9. za one linije za koje su obveze javne službe propisane u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, a čija je posljedica privremeni prekid prometovanja na tim linijama;”;

(b) dodaje se sljedeća točka (e):

„(e) tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 2.a, uvođenje, nakon 31. siječnja za sljedeće ljetno razdoblje ili nakon 31. kolovoza za sljedeće zimsko razdoblje, mjera kojima javna tijela nastoje suzbiti širenje pandemije bolesti COVID-19 na jednom kraju linije za koju su predmetni slotovi iskorišteni ili ih se planiralo iskoristiti, pod uvjetom da mjere nisu bile objavljene u trenutku dodjele serije slotova te ako se njima dovodi do bilo koje posljedice u nastavku:

— djelomično ili potpuno zatvaranje granice, zračne luke ili zračnog prostora tijekom znatnog dijela relevantnog planskog razdoblja,

— ozbiljne prepreke mogućnosti putnika da putuju bilo kojim prijevoznikom na toj izravnoj liniji tijekom znatnog dijela relevantnog planskog razdoblja.”;

(c) dodaju se sljedeći podstavci:

„Točka (e) prvog podstavka primjenjuje se u razdoblju tijekom kojeg se primjenjuju mjere iz te točke i tijekom dodatnih šest tjedana, unutar ograničenja iz trećeg, četvrtog i petog podstavka. Međutim, ako se mjera iz točke (e) prestane primjenjivati manje od šest tjedana prije kraja planskog razdoblja, točka (e) primjenjuje se na ostatak razdoblja od šest tjedana samo ako se slotovi u sljedećem planskom razdoblju upotrebljavaju za istu liniju.

Točka (e) prvog podstavka primjenjuje se samo na slotove upotrijebljene za linije za koje su se već upotrebljavali prije objavljivanja mjera iz točke (e).

Točka (e) prvog podstavka neće se više primjenjivati ako se zračni prijevoznik koji upotrebljava predmetne slotove prebaci na liniju na koju ne utječu mjere javnih tijela.

Točka (e) prvog podstavka primjenjuje se za najviše dva uzastopna planska razdoblja.”;

4. članak 10.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. koordinatori smatraju da je slotove dodijeljene za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 27. ožujka 2021. iskoristio zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2.a Kada je riječ o razdoblju od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021. te za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2., ako zračni prijevoznik može na zadovoljavajući način dokazati koordinatoru da je iskoristio predmetnu seriju slotova, kako ju je odobrio koordinator, najmanje 40 % vremena tijekom planskog razdoblja za koje mu je dodijeljena, ima pravo na istu seriju slotova u sljedećem jednakovrijednom planskom razdoblju.

Kada je riječ o razdoblju iz prvog podstavka, vrijednosti iz članka 10. stavka 4. i članka 14. stavka 6. točke (a) iznose 40 %.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Kada je riječ o slotovima s datumom između 9. travnja 2020. i 27. ožujka 2021., stavak 1. primjenjuje se samo ako je zračni prijevoznik vratio relevantne neiskorištene slotove koordinatoru radi preraspodjele drugim zračnim prijevoznicima.”;

(d) umeće se sljedeći stavak 3.a:

„3.a Stavak 2.a ne primjenjuje se:

(a) na seriju slotova dodijeljenu zračnom prijevozniku za određeno plansko razdoblje ako mu nije bila dodijeljena ista serija slotova za prethodno jednakovrijedno plansko razdoblje;

(b) na seriju slotova koja je razmijenjena među zračnim prijevoznicima u skladu s člankom 8.a stavkom 1. točkom (c) ako se ta razmjena primjenjuje od predmetnog planskog razdoblja i ako je uključivala novčanu ili neku drugu vrstu naknade.”;

(e) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ako Komisija na temelju podataka koje je objavio Eurocontrol, upravitelj mreže za mrežne funkcije zračnog prometa jedinstvenog europskog neba, utvrdi da se nastavlja smanjenje razine zračnog prometa u usporedbi s razinom zračnog prometa u odgovarajućem razdoblju 2019. i da će se na temelju prognoza Eurocontrola o zračnom prometu ono vjerojatno nastaviti te ako utvrdi i da je, sudeći prema najboljim dostupnim znanstvenim podacima, ta situacija posljedica pandemije bolesti COVID-19, donosi delegirane akte u skladu s člankom 12.a kako bi se na odgovarajući način izmijenilo razdoblje navedeno u stavku 2.a.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12.a radi izmjene postotaka iz stavka 2.a ovog članka u rasponu od 0 do 80 %. U tu će svrhu Komisija razmotriti promjene koje su nastale nakon stupanja na snagu Uredbe (EU) [2021/XXX – upućivanje na ovu Uredbu], uzimajući u obzir elemente u nastavku:

(a) podatke o razinama i prognozama zračnog prometa koje je objavio Eurocontrol;

(b) razvoj kretanja zračnog prometa tijekom planskih razdoblja, uzimajući u obzir razvoj zapažen nakon početka pandemije bolesti COVID-19; i

(c) pokazatelje koji se odnose na potražnju za zračnim prijevozom putnika i tereta, među ostalim kretanja povezana s veličinom flota i njihovom upotrebom te faktorima popunjenosti.

Delegirani akti na temelju ovog stavka donose se najkasnije 24. siječnja za sljedeće ljetno plansko razdoblje i najkasnije 24. kolovoza za sljedeće zimsko plansko razdoblje.”;

(f) briše se stavak 5.;

(g) dodaje se sljedeći stavak 7.:

„7. Tijekom razdoblja iz stavka 2.a zračni prijevoznici najmanje tri tjedna prije dana leta stavljaju koordinatoru na raspolaganje sve slotove koje ne namjeravaju iskoristiti radi preraspodjele drugim zračnim prijevoznicima.”;

5. u članku 12.a stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10.a dodjeljuje se Komisiji do 24. kolovoza 2024.”;

6. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 5. dodaje se sljedeći podstavak:

„Države članice moraju odrediti i primijeniti djelotvorne, odvraćajuće i razmjerne sankcije ili jednakovrijedne mjere ako se zračni prijevoznik opetovano i namjerno ne pridržava članka 10.a stavka 7. Takve sankcije i mjere uključuju mogućnost povlačenja prava iz članka 10.a stavka 2.a ako je to u pojedinom slučaju opravdano.”;

(b) u stavku 6. dodaje se sljedeća točka (c): „(c) Ako tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 2.a koordinator, na temelju informacija kojima raspolaže, ustanovi da je zračni prijevoznik obustavio letove u određenoj zračnoj luci te da više ne može iskorištavati slotove koji su mu dodijeljeni, on mu, nakon što ga je saslušao, oduzima predmetnu seriju slotova za ostatak planskog razdoblja te ih stavlja u bazu.”.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*