



Bruksela, dnia 12.7.2022 r.
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W rozporządzeniu (EWG) nr 95/93¹ („rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie”) określono zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w unijnych portach lotniczych. W art. 10 tego rozporządzenia ustanowiono zasadę „wykorzystaj lub strać”, zgodnie z którą przewoźnicy lotniczy muszą wykorzystać co najmniej 80 % przydziałów czasu na start lub lądowanie w przydzielonych seriach czasów na start lub lądowanie w danym regularnym okresie (letnim lub zimowym), aby zachować swoje uprawnienia do tych samych serii czasów na start lub lądowanie w kolejnym równoważnym regularnym okresie (tj. prawa nabyte lub historyczne).

Pandemia COVID-19 spowodowała nagły i bezprecedensowy spadek popytu ze strony pasażerów (najniższe wartości osiągnięto w kwietniu 2020 r. przy spadku o 89 % w stosunku do tych samych tygodni w 2019 r.). Ponieważ linie lotnicze nie mogły już dłużej przestrzegać standardowej zasady „wykorzystaj lub strać” bez ryzyka poniesienia znacznych strat finansowych lub wyrządzenia szkód dla środowiska, UE dwukrotnie zmieniła rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, aby dostosować tę zasadę². W zmienionym rozporządzeniu przekazano również Komisji Europejskiej uprawnienia do przedłużenia obowiązywania złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie oraz dostosowania proggu wykorzystania, gdyby zmniejszenie ruchu lotniczego spowodowane przez pandemię COVID-19 utrzymywało się i zachodziłoby prawdopodobieństwo, że będzie się utrzymywać. Komisja skorzystała z tego uprawnienia trzykrotnie³. Obecne przepisy łagodzące zasady wykorzystywania czasów na start lub lądowanie wygasną w dniu 29 października 2022 r. Uprawnienia przekazane Komisji wygasły w dniu 21 lutego 2022 r., a zatem Komisja nie może przedłużyć obowiązywania unijnego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie poza letni regularny okres w 2022 r.

Zasadę „wykorzystaj lub strać” w pełni zawieszono w okresie od dnia 1 lutego 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r. (tj. całkowicie odstąpiono od tej zasady). Biorąc pod uwagę późniejsze ożywienie popytu na ruch lotniczy związane z kampanią szczepień i wprowadzeniem unijnego cyfrowego zaświadczenia COVID, UE przyjęła podejście, zgodnie z którym złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie powinno być ukierunkowane na to, co konieczne, oraz zrównoważone poprzez wprowadzenie pewnych aspektów sprzyjających konkurencji. Ze względu na swój charakter złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie skutkuje przyznaniem pewnej korzyści zasiedziałym liniom lotniczym ze szkodą dla nowych podmiotów, które potencjalnie mogłyby świadczyć usługi przewozów lotniczych, ale nie mają dostępu do przepustowości portu

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).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r. (Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/250 z dnia 16 lutego 2021 r. (Dz.U. L 58 z 19.2.2021, s. 1).

³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1477 z dnia 14 października 2020 r. (Dz.U. L 338 z 15.10.2020, s. 4); rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1889 z dnia 23 lipca 2021 r. (Dz.U. L 384 z 29.10.2021, s. 20); rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/255 z dnia 15 grudnia 2021 r. (Dz.U. L 42 z 23.2.2022, s. 1).

lotniczego. Aby zmniejszyć ryzyko wystąpienia skutków antykonkurencyjnych, wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie stopniowo podniesiono z 0 % do 64 % (w przypadku letniego regularnego okresu w 2022 r.)⁴. Kiedy wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie podniesiono powyżej 0 %, w ramach dodatkowego zabezpieczenia wprowadzono szereg nowych wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie. Wyjątki te stanowią dodatkowe ułatwienie w szczególnych przypadkach, gdy linia lotnicza nie może wykonać lotu z powodu środków nałożonych przez organy publiczne w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się COVID-19 (na przykład zakazu lotów lub lockdownu na którymkolwiek końcu trasy).

Wprowadzono również inne zasady mające na celu maksymalizację efektywnego i sprzyjającego konkurencji wykorzystania przepustowości portów lotniczych (np. trzytygodniowy termin oddawania przydziałów czasu na start lub lądowanie, których nie zamierza się wykorzystać, pierwszeństwo dla użytkowników przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznawanych na zasadzie *ad hoc* w określonych okolicznościach itp.). Zasady te mają na celu maksymalizację korzyści dla jak największej liczby użytkowników oraz umożliwienie pasażerom czerpania korzyści z konkurencyjnego rynku lotniczego i jakości sieci połączeń.

Obecny poziom natężenia ruchu lotniczego w państwach należących do Eurocontrol odpowiada około 86 % poziomu odnotowanego w tym samym okresie w 2019 r. Dane Eurocontrol pokazują również, że ruch w kierunku innych kontynentów odbudowuje się w podobnym tempie⁵. Ruch lotniczy na trasach do Ameryki Północnej jest o zaledwie 8 % niższy od poziomu z 2019 r., a do Afryki o 37 % niższy od poziomu z 2019 r. (przy czym spadek ruchu w kierunku państw Afryki Północnej jest mniejszy). Ruch lotniczy na trasach do Ameryki Południowej jest o 20 % niższy od poziomu z 2019 r., a na trasach w kierunku Bliskiego Wschodu o 8 % niższy od poziomu z 2019 r. Rynkiem pozostającym najbardziej w tyle są połączenia lotnicze między UE a Azją, w przypadku których ruch kształtuje się na poziomie 65 % wartości z 2019 r. Wynika to z utrzymujących się ograniczeń związanych z podróżą, szczególnie w Chinach⁶, spowodowanych COVID-19 (przydziały czasu na start lub lądowanie na trasach, których dotyczy ten problem, są chronione przez wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie), a także faktem, że wielu przewoźników musi omijać rosyjską przestrzeń powietrzną, aby dotrzeć do państw azjatyckich. Powoduje to znaczne wydłużenie czasu trwania lotu na trasach, których dotyczy ten problem, i wymaga od linii lotniczych zmniejszenia częstotliwości lotów.

W prognozie ruchu Eurocontrol (scenariusz bazowy, obecnie osiągnięto wartości wyższe, niż zakładano) założono, że na początku zimowego regularnego okresu 2022/2023 ruch będzie

⁴ W letnim sezonie rozkładowym 2021 r. faktyczny wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie wynosił 25 % (wskaźnik wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie ustalono na poziomie 50 %, ale linie lotnicze mogły również oddać do 50 % swoich pełnych serii czasów na start lub lądowanie przed rozpoczęciem sezonu letniego w celu tymczasowego ponownego przydziału w zamian za pełną ochronę tych serii). W przypadku zimowego sezonu rozkładowego 2021/2022 przyjęto wskaźnik wykorzystania na poziomie 50 %, a w przypadku letniego sezonu rozkładowego 2022 r. – 64 %.

⁵ [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525_0.pdf](#)

⁶ W 2021 r. przewoźnicy z UE i Chin wykonali o około 74–76 % mniej lotów do Chin niż w 2019 r. Po pierwszym półroczu 2022 r. liczba wykonywanych lotów jest o 70 % niższa w przypadku przewoźników chińskich i o 80 % niższa w przypadku przewoźników z UE w porównaniu z całym 2019 r. Przewoźnicy prawdopodobnie przekroczą zatem poziom działalności z 2021 r., ale pokazuje to, że ruch lotniczy w kierunku Chin wciąż odnotowuje znaczny spadek.

wynosił 90 %. Z tej samej prognozy wynika, że ruch lotniczy na koniec 2022 r. wyniesie 92 % (scenariusz bazowy), 96 % (scenariusz optymistyczny) lub 83 % (scenariusz pesymistyczny). W czerwcu 2022 r. ruch lotniczy w okresie od początku roku do danego dnia kształtował się na poziomie 75 % wartości z 2019 r. i wykazywał tendencję wzrostową. W maju 2022 r. Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych w Europie skorygowała w górę swoją prognozę dotyczącą liczby pasażerów: przewidywana uprzednio utrata ruchu pasażerskiego wynosząca -32 % w skali roku wynosi obecnie -22 %. W analizie opublikowanej w maju 2022 r. CAPA – Centre for Aviation (Centrum Lotnictwa, które przeprowadza badania rynkowe) przewiduje, że oferowana zdolność przewozowa może osiągnąć poziom z 2019 r. w III kwartale 2022 r. Chociaż liczba pasażerów nadal nie dorównuje zdolności przewozowej, różnica między oferowaną zdolnością przewozową a liczbą pasażerów maleje. Biorąc pod uwagę tę znaczną poprawę sytuacji w zakresie ruchu lotniczego, proponuje się nie zmieniać standardowego wskaźnika wykorzystania wynoszącego 80 %, począwszy od zimowego regularnego okresu 2022/2023.

Doświadczenia zdobyte podczas pandemii pokazały, że sytuacja epidemiologiczna związana z COVID-19 jest niestabilna i nieprzewidywalna. Niektóre organy ds. zdrowia publicznego ostrzegały już, że przypadki COVID-19 mogą ponownie się nasilić w sezonie jesiennym i zimowym na półkuli północnej. Nie da się przewidzieć wpływu potencjalnych nowych wariantów lub większej liczby przypadków na zdolność pasażerów do podróżowania. Ponadto rosyjska agresja wojskowa na Ukrainę może nadal stanowić czynnik zakłócający.

W celu złagodzenia potencjalnych negatywnych skutków dla poziomów natężenia ruchu lotniczego w przypadku urzeczywistnienia się tych scenariuszy ważne jest, aby ramy prawne przydziału czasu na start lub lądowanie były wystarczająco odporne, aby umożliwić proporcjonalne, sprzyjające konkurencji i szybkie złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie. W związku z tym proponuje się przekazanie Komisji na czas określony uprawnień do dostosowywania w razie potrzeby wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie, jeżeli ruch lotniczy będzie się stale utrzymywał poniżej określonego progu ze względu na COVID-19 lub bezpośrednie skutki rosyjskiej agresji wojskowej.

Ponadto linie lotnicze powinny nadal korzystać z wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, w przypadku gdy organy publiczne nałożą środki sanitarne ograniczające podróże lotnicze lub poważnie utrudniające pasażerom podróżowanie. Proponuje się również rozszerzenie wyjątku na środki wprowadzane w odpowiedzi na wszystkie sytuacje epidemiologiczne (nieograniczające się do COVID-19), klęski żywiołowe i niepokoje polityczne, które mają wpływ na porty lotnicze. Proponowane rozszerzenie wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie spotkało się z szerokim poparciem wszystkich kategorii zainteresowanych stron (szczegóły opisano poniżej).

Chociaż wdrożenie rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie leży w gestii koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie, doświadczenie pokazało, że konieczna jest ściślejsza współpraca między koordynatorami, aby podtrzymać cele rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, zapewnić spójne stosowanie przepisów UE w podobnych sytuacjach oraz utrzymać równe warunki działania. W związku z tym proponuje się wzmocnienie roli Europejskiego Stowarzyszenia Koordynatorów Portów Lotniczych w zakresie wydawania wytycznych. Dla linii lotniczych bardzo ważna jest przejrzystość w stosowaniu wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, dlatego koordynatorzy powinni publikować informacje o tym, do których miejsc docelowych mają zastosowanie przedmiotowe wyjątki.

Ponadto w przypadku gdy koordynator stosuje wyjątek w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie na jednym końcu trasy, koordynator na drugim końcu trasy powinien się zastanowić, czy nie należy również go zastosować, pod warunkiem że nie będzie to nadmiernie szkodliwe dla działalności portu lotniczego lub dla sprawiedliwego dostępu do ograniczonej przepustowości portu lotniczego bądź dla obu tych kwestii. Co więcej, proponuje się, aby w przypadku gdy większość ludności UE będzie dotknięta środkami poważnie utrudniającymi podróże lotnicze, wszyscy koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie mogli przyznawać wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do wszystkich przydziałów czasu na start lub lądowanie.

W trakcie regularnych kontaktów z zainteresowanymi stronami Komisja dowiedziała się o potrzebie zajęcia się pewnymi skutkami dla ruchu lotniczego rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę. Nałożony na przewoźników lotniczych z Unii i innych państw zakaz wlotu w przestrzeń powietrzną Białorusi, Rosji i Ukrainy ma wpływ na regularne połączenia. Konieczność zmiany trasy może wydłużyć znacznie czas trwania lotu, co uniemożliwia zmieszczenie się w pierwotnie przydzielonym czasie na start lub lądowanie. Po pierwsze, Komisja w pełni popiera fakt, że koordynatorzy korzystają z elastyczności przyznanej w art. 8 ust. 4 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w celu zmiany terminu przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach bezpośrednich objętych zakazem wlotu w rosyjską, białoruską i ukraińską przestrzeń powietrzną. Po drugie, proponuje się wyjaśnienie, że po ponownym otwarciu ukraińskiej przestrzeni powietrznej linie lotnicze, których przydziały czasu na start lub lądowanie na trasach między UE a Ukrainą są chronione na mocy art. 10 ust. 4 lit. a), powinny otrzymać dodatkowy okres dostosowawczy wynoszący 16 tygodni przed ponownym wejściem w życie wymogów dotyczących wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Po trzecie, aby pomóc w odbudowie Ukrainy i zachęcić linie lotnicze do przywrócenia jakości sieci połączeń między UE a Ukrainą, proponuje się upoważnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmniejszenia wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie na tych konkretnych trasach między portami lotniczymi UE i Ukrainy. Proponuje się wreszcie wyraźne wyjaśnienie, że przewoźnicy lotniczy podlegający środkom ograniczającym przyjętym na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) lub figurujący w unijnym wykazie bezpieczeństwa nie mogą korzystać ze stosowania art. 10 ust. 4 i 4a rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Należy pozbawić ich przydziałów czasu na start lub lądowanie, aby uniknąć blokowania przepustowości portów lotniczych.

Komisja wystosowała zaproszenie do zgłaszania uwag w okresie od dnia 26 kwietnia do dnia 24 maja 2022 r., zwracając się do zainteresowanych stron o ustosunkowanie się do proponowanej inicjatywy mającej na celu przedłużenie obowiązywania złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie. Komisja otrzymała łącznie 43 odpowiedzi, z których 29 jest dostępnych publicznie na [portalu poświęconym lepszemu stanowiению prawa](#).

Wszyscy respondenci popierają przedłużenie obowiązywania złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, w szczególności: (i) ciągłą dostępność wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie; (ii) koordynację między koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie przy stosowaniu tych wyjątków; oraz (iii) przekazanie Komisji uprawnień do obniżenia wskaźnika wykorzystania (co poparły niemal wszystkie zainteresowane strony). Spośród wszystkich respondentów 5 zainteresowanych stron (3 linie lotnicze i 2 stowarzyszenia, reprezentujące

większość portów lotniczych UE) wyraźnie wezwało do przywrócenia 80-procentowego wskaźnika wykorzystania, a 26 wyraźnie wezwało do obniżenia wskaźnika wykorzystania (linie lotnicze zwróciły się głównie o utrzymanie obecnego wskaźnika wykorzystania wynoszącego 64 %). Niektóre zainteresowane strony, głównie państwa członkowskie, nie wskazały żadnego preferowanego wskaźnika wykorzystania, ale poparły wniosek dotyczący upoważnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych. Ponadto zainteresowane strony wyraziły szerokie poparcie dla postulatu, aby liniom lotniczym, które korzystały z przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznawanych na zasadzie *ad hoc* w okresie złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, przyznano priorytetowy dostęp do tych przydziałów, w zależności od dostępnej przepustowości.

Komisja uznaje, że wniosek o utrzymanie niższego wskaźnika wykorzystania wiąże się z niepewnością dotyczącą COVID-19 i rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę oraz ich skutków gospodarczych. Liczba przypadków COVID-19 może ponownie wzrosnąć w zimowym regularnym okresie, co jest zazwyczaj jednym z czynników decydujących o niższym popycie. Eurocontrol oczekuje jednak, że na początku zimowego regularnego okresu ruch lotniczy osiągnie 90 % poziomu z 2019 r. W związku z tym ogłoszenie niższego wskaźnika wykorzystania na tym etapie nie jest uzasadnione. Komisja uważa, że istnieją wystarczające zabezpieczenia przed nieprzewidzianym niekorzystnym rozwojem sytuacji, a mianowicie możliwość obniżenia wskaźnika wykorzystania poprzez przyjęcie aktów delegowanych w dowolnym momencie (w razie potrzeby z zastosowaniem trybu pilnego) w połączeniu z ciągłą dostępnością wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie. Komisja wielokrotnie stwierdzała również, że ruch lotniczy nie musi powrócić do poziomów natężenia ruchu z 2019 r., aby przywrócone zostały standardowe zasady wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie, ponieważ prawdopodobne jest, że zmienią się preferencje konsumentów, do których rynek będzie musiał się dostosować. Kluczowe jest, aby przepustowość portów lotniczych była wykorzystywana w sposób skuteczny i sprzyjający konkurencji, z korzyścią dla konsumentów i jakości sieci połączeń.

Wiele linii lotniczych opowiedziało się za rozszerzeniem stosowania wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, na przykład w celu uwzględnienia publicznych zaleceń, w których odradza się podróżowanie, tak aby wyjątki te obejmowały nie tylko bezpośrednio dotknięte trasy, ale również ruch dowozowy, oraz aby obejmowały brak dostępności podstawowych usług obsługi naziemnej lub innych rodzajów działalności niezbędnych do wspierania operacji lotniczych.

Komisja przypomina, że wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie stanowią wyjątek od standardowych zasad i w związku z tym powinny być ograniczone do tego, co jest absolutnie niezbędne, by nie ograniczać nadmiernie konkurencji, co z kolei mogłoby zaszkodzić konsumentom. Zalecenia państwa, w których odradza się podróżowanie, mogą mieć wpływ na gotowość pasażerów do podróżowania; nie stanowią one jednak same w sobie poważnej przeszkody w podróżowaniu, a podróże nadal się odbywają. Jeżeli na drugim końcu trasy obowiązują poważne ograniczenia, takie jak obowiązkowa kwarantanna, lockdown itp., wyjątek ten ma zastosowanie i tym samym zapewnia odpowiednią ochronę.

W odniesieniu do wniosku o rozszerzenie uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, tak by wyjątek ten obejmował ruch dowozowy, Komisja uważa, że wykracza to poza to, co jest konieczne. Wielu pasażerów może odbywać dany lot do węzła linii lotniczej, aby dotrzeć następnie do różnych miejsc docelowych – niektóre z tych miejsc mogą

być dotknięte ograniczeniami związanymi z podróżą lub wymagać zmiany trasy, inne zaś nie. W związku z tym ustalenie, na której trasie dany lot stanowi lot dowożący, nie jest łatwą kwestią. Ponadto pasażerowie mogą dostosować swoje zapotrzebowanie do danych okoliczności. Przykładowo, chociaż mniej pasażerów może zdecydować się na lot do państw azjatyckich, mogą oni zamiast tego zdecydować się na podróż do miejsc docelowych w Ameryce Północnej lub Południowej, przy czym nadal będą podróżować przez węzeł lotniczy w UE. Zaakceptowanie zastosowania uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie w tych scenariuszach wykraczałoby poza cel uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie przewidziany w art. 10 ust. 4 lit. e) rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie i byłoby sprzeczne z zasadą, zgodnie z którą przydziały czasu na start lub lądowanie nie są specyficzne dla danej trasy. Linie lotnicze mogą dostosowywać do popytu rozkłady lotów i sieci połączeń, co wiele linii lotniczych uczyniło podczas pandemii.

Jeżeli natomiast chodzi o niedobór pracowników, Komisja zauważa, że może się to stać poważniejszym problemem w bieżącym sezonie letnim. Wniosek nie zostanie jednak przyjęty w terminie pozwalającym na uwzględnienie bieżącego sezonu, a zainteresowane strony wraz z Komisją analizują inne rozwiązania. Podobnie jak w przypadku zmniejszenia przepustowości portów lotniczych ze względu na środki sanitarne Komisja opowiada się za otwartym dialogiem między zainteresowanymi stronami oraz za uporządkowanym zmniejszeniem przepustowości w celu zminimalizowania negatywnych skutków dla pasażerów. Wynikające z tego odwołania lotów lub zmiany ich harmonogramu powinny być przedstawiane liniom lotniczym lub ich stowarzyszeniom w przejrzysty sposób, przy czym linie należy obarczać tym problemem proporcjonalnie do liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie lub przepustowości wykorzystanej przez nie w danym porcie lotniczym.

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

Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie zapewnia przewoźnikom lotniczym zwolnienie z zasady „wykorzystaj lub strać”, która jest obecnie problematyczna dla przewoźników lotniczych ze względu na pandemię COVID-19 i rosyjską agresję wojskową na Ukrainę. W rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie upoważnia się Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, które mogą dostosowywać wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do wszystkich tras (jedynie w przypadku utrzymującego się spadku ruchu lotniczego spowodowanego sytuacją epidemiologiczną lub będącego bezpośrednim skutkiem rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę) lub mogą go dostosowywać w szczególności w odniesieniu do tras między UE a Ukrainą, aby zachęcić linie lotnicze do przywrócenia jakości sieci połączeń. Przedłużające się okresy zbyt szerokiego zwolnienia z przepisów dotyczących wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie prowadzą do zakłóceń konkurencji, które: (i) mają wpływ na jakość sieci połączeń pasażerskich i zatrudnienie oraz jakość miejsc pracy w sektorze lotnictwa; oraz (ii) powodują szczególne problemy dla portów lotniczych i usługodawców. Jednocześnie definitywny powrót do standardowych wymogów w zakresie wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie bez możliwości powołania się na wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, pomimo możliwości wystąpienia w przyszłości niepożądanych zdarzeń, wiązałby się z ryzykiem nałożenia na linie lotnicze dodatkowych obciążeń finansowych i mogłoby mieć niezamierzony niekorzystny wpływ na środowisko, gdyby linie lotnicze wykonywały loty wyłącznie w celu utrzymania odpowiednich przydziałów czasu na start lub lądowanie. Należy zatem zmienić rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie: (i) aby złagodzić skutki pandemii COVID-19 oraz rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę; (ii) aby zagwarantować

przewoźnikom lotniczym pewność prawa; oraz (iii) aby utrzymać jedność unijnego 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 i rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę zagrażają ich dobrej kondycji finansowej i mają poważny negatywny wpływ na system transportu lotniczego oraz całą gospodarkę. W związku z tym zmiana rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie ma ogromne znaczenie. Jest ona również zgodna z unijną polityką klimatyczną, ponieważ znacznie zmniejsza ryzyko, że przewoźnicy lotniczy będą wykonywać loty wyłącznie w celu utrzymania odpowiednich przydziałów czasu na start lub lądowanie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 100 ust. 2 TFUE. Artykuł ten stanowi podstawę prawną przyjęcia wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego i służy jako podstawa prawna rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie oraz jego zmian.

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

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ponieważ w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie nie pozwala się państwom członkowskim na wymaganie od koordynatorów: (i) ustalenia innego progu wykorzystania; (ii) nałożenia warunków dotyczących złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie; oraz (iii) zmiany wskaźnika wymaganego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w odpowiedzi na zmieniające się poziomy natężenia ruchu. Cel ten można osiągnąć jedynie poprzez zmianę rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przez UE.

• **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest złagodzenie wpływu gospodarczego pandemii COVID-19 na stosowanie rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Wniosek zapewnia równowagę między: (i) potrzebą przyznania liniom lotniczym zwolnienia z zasady „wykorzystaj lub strać” w odpowiedzi na niski popyt na podróże lotnicze wynikający z pandemii COVID-19, innych sytuacji epidemiologicznych, klęsk żywiołowych i niepokoju politycznych, takich jak rosyjska agresja wojskowa na Ukrainę; oraz (ii) potrzebą powrotu do standardowego stosowania zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie proporcjonalnie do przywrócenia poziomów natężenia ruchu lotniczego. Wniosek obejmuje również szereg sprzyjających konkurencji środków mających na celu zaradzenie pewnym niezamierzonym negatywnym skutkom złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie.

- **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć swój cel, instrument prawny musi mieć bezpośrednie i ogólne zastosowanie, tak 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*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Ze względu na pilną potrzebę zmiany rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przed rozpoczęciem sezonu zimowego 2022/2023 nie przeprowadzono żadnej oceny. Należy zauważyć, że od lutego 2020 r. Komisja zdobyła znaczne doświadczenie w stosowaniu złagodzonych zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie i utrzymywała w tym zakresie stały kontakt z liniami lotniczymi, portami lotniczymi i koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie. Ponadto w sierpniu 2021 r. przeprowadzono na większą skalę gromadzenie danych na potrzeby przygotowania rozporządzenia (UE) 2021/250, którego wiele aspektów zostanie przeniesionych (np. wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie, przekazane uprawnienia do obniżenia wskaźnika wykorzystania, trzytygodniowy termin na zwrócenie przydziałów czasu na start lub lądowanie, których nie zamierza się wykorzystać).

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Komisja opublikowała zaproszenie do zgłaszania uwag w celu uzyskania informacji zwrotnych na portalu poświęconym lepszemu stanowieniu prawa, na które to zaproszenie zainteresowane strony mogły odpowiedzieć od dnia 26 kwietnia do dnia 24 maja 2022 r. Komisja otrzymała 29 odpowiedzi na portalu i łącznie 43 odpowiedzi (te nieopublikowane zostały bezpośrednio wysłane służbom Komisji). Komisja otrzymała uwagi od 31 linii lotniczych lub ich stowarzyszeń, w tym 12 spoza UE, 2 stowarzyszeń portów lotniczych, 1 koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie i 1 stowarzyszenia koordynatorów, 1 organizacji reprezentującej przewoźników towarowych, 1 organizacji ochrony środowiska przed hałasem oraz 5 organów państw członkowskich (z Niemiec, Włoch, Niderlandów, Danii i Szwecji). Komisja, choć nie jest do tego zobowiązana prawnie przy przygotowywaniu nowych wniosków, zorganizowała w dniu 18 maja 2022 r. posiedzenie podgrupy ds. przydziałów czasu na start lub lądowanie z udziałem ekspertów z państw członkowskich. Uczestniczyli w nim przedstawiciele następujących państw członkowskich: Bułgaria, Czechy, Dania, Niemcy, Estonia, Irlandia, Francja, Chorwacja, Włochy, Malta, Niderlandy, Polska, Portugalia, Finlandia i Rumunia.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono powyżej, kompleksowe zgromadzenie wiedzy eksperckiej nie było możliwe ze względu na pilny charakter problemu. Komisja wykorzystwała jednak doświadczenie zdobyte dzięki regularnej wymianie z zainteresowanymi stronami i zastosowaniu zmian w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, które obejmowały również konsultacje z ekspertami.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa. W niniejszym uzasadnieniu przedstawiono argumentację

przemawiającą za wnioskiem oraz podsumowanie wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. POZOSTAŁE ASPEKTY

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

Komisja powinna nadal śledzić rozwój sytuacji związanej z pandemią COVID-19 i rosyjską agresją wojskową na Ukrainę oraz ich wpływ na transport lotniczy. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/250 Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego w celu dostosowania wymogu minimalnego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w razie potrzeby.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Zmieniona definicja „nowych podmiotów” w art. 2 rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie zostaje utrzymana przez przedłużenie okresu jej stosowania, tak aby umożliwić większej liczbie przewoźników lotniczych zakwalifikowanie się jako nowe podmioty i uzyskanie przydziałów czasu na start lub lądowanie z puli. Ma to na celu umożliwienie większej konkurencji w portach lotniczych w świetle wydłużonego okresu obowiązywania złagodzonych zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, co ułatwiło podmiotom zasiedziałym w porcie lotniczym utrzymanie przydziałów czasu na start lub lądowanie.

Ponadto utrzymano definicję „parametrów koordynacyjnych COVID-19” przez przedłużenie okresu jej stosowania, a art. 8 ust. 6a zmieniono.

W okresie złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie przewoźnicy lotniczy korzystali z przydziałów czasu na start lub lądowanie zwróconych do puli przez podmioty zasiedziałe w celu tymczasowego ponownego przydziału na zasadzie *ad hoc*. Przewoźnicy korzystający z takich przydziałów czasu na start lub lądowanie przyczynili się do efektywnego wykorzystania odpowiednich serii czasów na start lub lądowanie i zapewnili pasażerom odpowiednią jakość sieci połączeń. W związku z tym dodano art. 8 ust. 2a, który przyznaje takim przewoźnikom lotniczym pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii na następny równoważny regularny okres, w zależności od dostępności przepustowości portu lotniczego. Jeżeli co najmniej dwóch przewoźników lotniczych wykorzystało przydziały czasu na start lub lądowanie z tej samej serii, pierwszeństwo przyznaje się temu przewoźnikowi, który wykorzystał większą liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie.

W art. 10 ust. 4 dodano akapit dotyczący konkretnie wpływu rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę. W akapicie tym określono, że przewoźnikom lotniczym posiadającym przydziały czasu na start lub lądowanie, które wykorzystali oni do wykonywania lotów do Ukrainy lub z Ukrainy, chronionym obecnie na mocy art. 10 ust. 4 lit. a) należy przyznać dodatkowy okres odbudowy wynoszący 16 tygodni, zanim ewentualny próg wykorzystania czasów na start lub lądowanie będzie miał do nich zastosowanie po ponownym otwarciu ukraińskiej przestrzeni powietrznej. Wynika to z faktu, że z powodu znacznego zniszczenia infrastruktury transportowej możliwy jest bardzo mocny spadek popytu. Z tego samego powodu w art. 10a

przekazano Komisji uprawnienia do obniżenia wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach między UE a Ukrainą.

Skreślono art. 10 ust. 4 lit. e). Zamiast tego dodano nowy ust. 4a, który obejmuje obecny wyjątek dotyczący uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie w przypadku środków publicznych poważnie utrudniających podróże lotnicze w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się COVID-19. Ponadto rozszerzono ten wyjątek na więcej sytuacji, w których środki przyjęte przez organy publiczne, również w odpowiedzi na inne sytuacje epidemiologiczne, niepokoje polityczne i klęski żywiołowe, znacząco wpływają na możliwość korzystania przez pasażerów z przelotów na niektórych trasach. W takich przypadkach przewoźnicy lotniczy mogą zostać zwolnieni ze stosowania zasady „wykorzystaj lub strać”. Korzyść ta ogranicza się jednak do uniknięcia wszelkich niezamierzonych skutków (szczegółowe informacje znajdują się w nowym ust. 4a akapit trzeci, czwarty i piąty).

Nowy ust. 4a akapit drugi ma na celu wyjaśnienie, w jaki sposób koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie powinni obliczać wykorzystanie tych przydziałów, w przypadku gdy niektóre czasy na start lub lądowanie w serii są chronione na mocy akapitu pierwszego: otóż powinni oni pominąć przydziały czasu na start lub lądowanie objęte ochroną i określić, czy wykorzystano 80 % pozostałych czasów na start lub lądowanie w serii. Uzupełnienie to jest konieczne w celu zapewnienia, aby skutek wyjątku dotyczącego uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie był ograniczony do okresu, w którym taki wyjątek był uzasadniony.

Nowy ust. 4a akapit szósty ma na celu umożliwienie lepszej koordynacji stosowania wyjątku dotyczącego uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie między koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie. Pojawienie się wariantu delta w kwietniu 2021 r. i wariantu omikron w grudniu 2021 r. pokazało, że rozbieżne stosowanie wyjątku dotyczącego uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie przez różnych koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie może znacznie zakłócić równe warunki działania linii lotniczych. W związku z tym akapit szósty stanowi, że w przypadku gdy większość państw członkowskich przyjmuje środki poważnie utrudniające podróże, które to środki mają wpływ na większą część ludności UE, wszyscy koordynatorzy mogą stosować ust. 4a do wszystkich czasów na start lub lądowanie w okresie obowiązywania środków. Ponadto w art. 10 dodano ust. 4c w celu wzmocnienia roli koordynatorów w wydawaniu wspólnych wytycznych i zwiększenia przejrzystości.

W art. 10 dodano nowy ust. 4b w celu wyjaśnienia, że wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie określone w art. 10 ust. 4 i 4a nie obejmują przewoźników lotniczych znajdujących się w unijnym wykazie bezpieczeństwa lotniczego, objętych sankcjami ani zarejestrowanych w państwach objętych sankcjami.

Art. 10a zmieniono pod kilkoma względami. Skreślono ust. 1–4. Okres, w którym mają zastosowanie nowe złagodzone zasady wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, ustala się na okres od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r. Są to daty, odpowiednio, rozpoczęcia ustalonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) sezonu zimowego 2022/2023 i zakończenia ustalonego przez IATA sezonu zimowego 2023/2024.

W art. 10a ust. 5 uprawniono Komisję do przyjmowania aktów delegowanych w okresie dalszego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w celu zmiany

wskaźnika wymaganego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w zależności od rozwoju natężenia ruchu, jeżeli ruch lotniczy spadnie poniżej 80 % odpowiedniego natężenia w 2019 r. i będzie się utrzymywał na tym poziomie przez cztery kolejne tygodnie z powodu jakiegokolwiek sytuacji epidemiologicznej lub rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę. Biorąc pod uwagę, jak szybko sytuacja w ruchu lotniczym może się zmienić, należy umożliwić przyjęcie tych aktów delegowanych w trybie pilnym (ust. 2).

W ust. 5a uprawniono Komisję do przyjmowania aktów delegowanych w okresie dalszego łagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w celu zmiany wskaźnika wymaganego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w zależności od rozwoju natężenia ruchu, szczególnie w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach między UE a Ukrainą w celu zachęcenia linii lotniczych do przywrócenia jakości sieci połączeń między tymi regionami.

Zmieniony art. 10a ust. 7 stanowi, że w okresie łagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie przewoźnik lotniczy, który nie zamierza wykorzystać danego czasu na start lub lądowanie, musi udostępnić go do tymczasowego ponownego przydziału innym przewoźnikom lotniczym nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą wykorzystania tego przydziału. Ma to pomóc innym przewoźnikom, którzy chcieliby wykorzystać takie czasy na start lub lądowanie na zasadzie *ad hoc*. Tacy inni przewoźnicy lotniczy powinni mieć wystarczająco dużo czasu na zaplanowanie swoich operacji, a także na zapewnienie, aby pasażerowie, porty lotnicze i dostawcy usług portu lotniczego byli z wyprzedzeniem informowani o ich planowanych operacjach. Przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie nie przestrzegają tego przepisu, nie będą mogli korzystać ze wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie niższego niż 80 %, niezależnie od tego, na jakim poziomie Komisja ustali próg wykorzystania.

Zachowano art. 14 ust. 6 lit. c), aby umożliwić koordynatorowi podejmowanie działań i pozbawienie przewoźnika lotniczego czasów na start lub lądowanie w przypadku zaprzestania przez niego działalności w danym porcie lotniczym. W takich przypadkach koordynator może pozbawić przewoźnika czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałej części regularnego okresu bez konieczności oczekiwania do końca tego okresu i możliwie jak najwcześniej udostępnić czasy na start lub lądowanie do ponownego przydziału.

W art. 14 ust. 6 dodano lit. d), aby umożliwić koordynatorowi podejmowanie działań i pozbawienie przewoźników lotniczych figurujących w unijnym wykazie bezpieczeństwa lotniczego, objętych sankcjami lub zarejestrowanych w państwach objętych sankcjami czasów na start lub lądowanie.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty w związku z kryzysem związanym 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-Społecznego⁷,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93⁹ było kilkakrotnie zmieniane od początku pandemii COVID-19, ponieważ wymóg wykorzystania 80 % przydziałów czasu na start lub lądowanie w serii w celu utrzymania prawa do tej serii w kolejnym odnośnym sezonie stał się dla przewoźników lotniczych niemożliwy do spełnienia ze względu na bardzo ograniczone natężenie ruchu lotniczego.
- (2) Dane opublikowane przez Eurocontrol pokazują, że ruch lotniczy od początku letniego sezonu rozkładowego 2022 znacznie się ożywił, a zgodnie z prognozą bazową natężenie ruchu lotniczego na początku zimowego sezonu rozkładowego 2022/2023 wyniesie około 90 % natężenia z 2019 r. Liczby te uzasadniają przywrócenie prognozy 80 % wykorzystania czasów na start lub lądowanie co do zasady, przy czym należy uzupełnić go o złagodzenie wymogu wykorzystania czasów na start lub lądowanie w przypadkach uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie.
- (3) Niemniej jednak, jak pokazało doświadczenie, sytuacja związana z COVID-19 pozostaje wysoce niepewna. Tak jak miało to miejsce pod koniec 2021 r. w przypadku wariantu omikron, mogą się pojawić nowe warianty, które spowodują nagłe reakcje ze strony państw i konsumentów, co z kolei może mieć negatywny wpływ na ruch lotniczy. Ponadto niektóre rynki długodystansowe są nadal dotknięte środkami sanitarnymi poważnie utrudniającymi ruch.

⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁹ 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).

- (4) Rosyjska agresja wojskowa na Ukrainę również ma wpływ na ruch lotniczy i zdolność przewoźników lotniczych do wykorzystania swoich czasów na start lub lądowanie, ponieważ unijni przewoźnicy lotniczy nie mogą wejść w przestrzeń powietrzną Białorusi, Rosji i Ukrainy.
- (5) Wprowadzane przez państwa ograniczenia związane z podróżą ze względów sanitarnych oraz brak możliwości wejścia w przestrzeń powietrzną w wyniku konfliktu zbrojnego pozostają poza kontrolą przewoźników lotniczych i mogą prowadzić do dobrowolnego lub przymusowego odwoływania przewozów lotniczych lub dostosowania rozkładów lotów w odpowiedzi na te okoliczności. W szczególności dobrowolne odwoływanie chroni kondycję finansową przewoźników lotniczych, a przy tym pozwala uniknąć niekorzystnego wpływu na środowisko wynikającego z wykonywania przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie.
- (6) W tych okolicznościach przewoźnicy lotniczy, którzy nie wykorzystują swoich czasów na start lub lądowanie zgodnie ze wskaźnikiem wymaganego wykorzystania czasów na start lub lądowanie określonym w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93, nie powinni automatycznie tracić prawa pierwszeństwa do serii czasów na start lub lądowanie określonego w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 tego rozporządzenia, które w innych okolicznościach by im przysługiwało. W tym celu należy ustanowić przepisy szczegółowe.
- (7) Jednocześnie należy przypomnieć cele rozporządzenia (EWG) nr 95/93, mianowicie: zapewnienie efektywnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego oraz zapewnienie wszystkim liniom lotniczym sprawiedliwego dostępu do ograniczonej przepustowości portu lotniczego, a tym samym wspieranie konkurencji. Dostosowanie wymogów dotyczących normalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie za pomocą niższego wskaźnika wykorzystania lub rozszerzonego stosowania wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania powinno być ściśle ukierunkowane na sytuacje, w których złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie jest konieczne i nie prowadzi do nieuczciwej przewagi konkurencyjnej dla przewoźników posiadających historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie.
- (8) W szczególności należy zapewnić, aby przewoźnicy lotniczy gotowi świadczyć usługi mieli prawo wykorzystywać niewykorzystaną przepustowość oraz by mogli utrzymać odnośne czasy 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 pod względem jakości sieci połączeń.
- (9) Zgodnie z tymi zasadami należy zatem określić na ograniczony okres warunki, na jakich przewoźnicy lotniczy zachowują uprawnienia do serii czasów na start lub lądowanie na podstawie art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 oraz ustanowić wymogi dotyczące udostępniania przez przewoźników lotniczych, których to dotyczy, niewykorzystanej przepustowości. Okres ten powinien trwać od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r., zgodnie z prognozą Eurocontrol dotyczącą odbudowy.
- (10) Należy zachować rozszerzoną definicję terminu „nowy podmiot”, aby zwiększyć liczbę objętych nią przewoźników lotniczych, dając tym samym większej liczbie przewoźników lotniczych możliwość rozpoczęcia i rozszerzenia działalności.

- (11) Od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r. w systemie przydziału czasów na start lub lądowanie w dalszym ciągu powinno się uwzględniać wysiłki przewoźników lotniczych, którzy wykonali loty z wykorzystaniem czasów na start lub lądowanie należących do serii, do której na podstawie art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 uprawniony jest inny przewoźnik lotniczy, ale które zostały udostępnione koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie w celu tymczasowego ponownego przydziału. W związku z tym przewoźnicy lotniczy, którzy wykorzystali serię co najmniej pięciu czasów na start lub lądowanie, powinni mieć pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii na następny równoważny regularny okres, z zastrzeżeniem dostępności przepustowości portu lotniczego.
- (12) Aby złagodzić skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę oraz wesprzeć przywrócenie jakości sieci połączeń między Unią a Ukrainą, konieczne jest przedłużenie okresu, w którym operatorzy mogą powoływać się na powód określony w art. 10 ust. 4 lit. a) rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w celu uzasadnienia niewykorzystania serii czasów na start lub lądowanie na trasach między Unią a Ukrainą.
- (13) Bez uszczerbku dla spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku przestrzegania prawa Unii, a w szczególności przepisów określonych w Traktatach oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008¹⁰, negatywne skutki dla pasażerów w kontekście ich możliwości podróżowania wynikające z ewentualnych ograniczeń przyjętych przez organy publiczne państw członkowskich lub państw trzecich w odpowiedzi na sytuacje epidemiologiczne, klęski żywiołowe lub niepokoje polityczne nie powinny być przerzucane na przewoźników lotniczych i powinny być łagodzone w przypadku, gdy środki te mają istotny wpływ na rentowność lub możliwość podróżowania lub popyt na dane trasy. Środki łagodzące powinny zapewniać, aby przewoźnicy lotniczy nie byli karani za niewykorzystanie czasów na start lub lądowanie, kiedy jest ono wynikiem takich ograniczeń.
- (14) Aby zmniejszyć ryzyko zakłóceń konkurencji i zapewnić efektywne wykorzystanie przepustowości portu lotniczego, ukierunkowane złagodzenie skutków nałożenia ograniczeń, o których mowa w motywie 13, powinno być ograniczone w czasie i zakresie, tak aby skutek środka łagodzącego był ograniczony do okresu, w którym jego stosowanie było uzasadnione. Dlatego też czasy na start lub lądowanie objęte takimi środkami łagodzącymi ograniczenia, o których mowa w motywie 13, nie powinny być zaliczane na poczet wartości procentowych wykorzystania czasów na start lub lądowanie, o których mowa w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- (15) Należy doprecyzować, że przepisy określające wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie nie mają zastosowania do przewoźników lotniczych objętych środkami ograniczającymi przyjętymi na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ani do przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii wymienionych w załączniku A lub B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006¹¹.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

¹¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

W celu zapewnienia skutecznego stosowania tych środków brak możliwości powołania się na przepisy określające wyjątki dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie powinien mieć zastosowanie również do przewoźników lotniczych, którzy są już objęci takimi środkami ograniczającymi obowiązującymi w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

- (16) Należy wzmocnić współpracę między koordynatorami w celu zapewnienia jednolitego wdrażania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w całej Unii. Europejskie Stowarzyszenie Koordynatorów Portów Lotniczych (EUACA) zrzeszające unijnych koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie powinno nadal wydawać wytyczne w celu zapewnienia harmonijnego wdrażania przepisów unijnych, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących środków łagodzących ograniczenia, o których mowa w motywie 13. To, czy środki łagodzące są stosowane czy nie, jest ważną informacją dla przewoźników lotniczych podczas planowania rozkładów lotów. W związku z tym należy zapewnić przejrzystą komunikację ze strony koordynatorów.
- (17) Chociaż przepis dotyczący środków łagodzących ograniczenia, o których mowa w motywie 13, należy interpretować ściśle, ponieważ stanowi on wyjątek od zwykłych wymogów dotyczących wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, w niektórych przypadkach konieczne może być wspólne działanie wszystkich koordynatorów w celu zapewnienia równych warunków działania w całej Unii. Pod pewnymi warunkami i na podstawie jednomyślnej decyzji koordynatorzy powinni stosować ten przepis do wszystkich przydziałów czasu na start lub lądowanie posiadanych przez koordynowane porty lotnicze.
- (18) Aby uwzględnić zmieniający się wpływ pandemii COVID-19 oraz bezpośrednie skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę dla ruchu lotniczego, a także w celu elastycznego reagowania na wyzwania – w przypadku, gdy jest to bezwzględnie konieczne i uzasadnione – przed którymi stoi w konsekwencji sektor transportu lotniczego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wartości procentowych wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w określonym przedziale na każdy regularny okres przypadający w okresie od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r., zgodnie z prognozą Eurocontrol dotyczącą odbudowy.
- (19) Zważywszy na druzgocące skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę, a także w celu wsparcia przywrócenia jakości sieci połączeń z Ukrainą po zakończeniu tej agresji, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wartości procentowych wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w określonym przedziale w odniesieniu do tras między Unią a Ukrainą na każdy regularny okres przypadający od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r.
- (20) Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział

określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

¹²

[Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.](#)

na równych zasadach 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 ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (21) Porty lotnicze, dostawcy usług lotniskowych i przewoźnicy lotniczy potrzebują informacji na temat dostępnej przepustowości na potrzeby odpowiedniego planowania. Przewoźnicy lotniczy powinni nadal udostępniać koordynatorowi – możliwie jak najszybciej i nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą lotu – w celu ewentualnego ponownego przydziału na rzecz innych przewoźników lotniczych czasy na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać. W przypadku obniżenia wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie w drodze aktu delegowanego przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie nie spełniają tego wymogu, nie powinni korzystać z obniżonego progu.
- (22) Jeżeli koordynator jest przekonany, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w danym porcie lotniczym, powinien pozbawić tego przewoźnika lotniczego czasów na start lub lądowanie i umieścić je w puli w celu ponownego przydziału na rzecz innych przewoźników.
- (23) Zakaz wykonywania przez przewoźników lotniczych lotów do przestrzeni powietrznej Unii wynikający ze stosowania środków ograniczających przyjętych na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub z zakazu wykonywania przewozów na mocy rozporządzenia (WE) nr 474/2006 może skutkować nieuzasadnionym blokowaniem czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii. Choć czasy na start lub lądowanie wykorzystywane wcześniej przez takich przewoźników lotniczych mogą być ponownie przydzielone na zasadzie *ad hoc* w sezonie rozkładowym, nie zachęca to w wystarczającym stopniu do efektywnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie umożliwiającego liniom lotniczym w perspektywie długoterminowej zwiększenie konkurencji i jakości sieci połączeń z korzyścią dla konsumentów. Takich przewoźników lotniczych należy zatem niezwłocznie pozbawić czasów na start lub lądowanie.
- (24) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zasad szczególnych i zwolnienie z ogólnych zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie przez ograniczony okres w celu złagodzenia skutków kryzysu związanego z COVID-19 i rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę dla ruchu lotniczego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skalę działania i skutki proponowanego działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (25) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności wywołanych pandemią COVID-19 i rosyjską agresją wojskową na Ukrainę, uznano za właściwe powołać się na wyjątek od terminu ośmiu tygodni przewidzianego w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (26) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie w trybie pilnym, następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 lit. ba) wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 5, »nowy podmiot« oznacza:”;

2) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 akapit pierwszy wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Nie naruszając przepisów art. 7, 8a i 9, art. 10 ust. 1 oraz art. 14, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania, jeżeli spełnione są następujące warunki:”;

b) ust. 2a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 5, i z zastrzeżeniem dostępności przepustowości danego portu lotniczego, serię czasów na start lub lądowanie, zwróconą do puli czasów na start lub lądowanie zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu na koniec regularnego okresu (zwanego dalej »referencyjnym okresem rozkładowym«), przydziela się, na wniosek, na następny równoważny regularny okres przewoźnikowi lotniczemu, który wykorzystał co najmniej pięć czasów na start lub lądowanie z danej serii po zastosowaniu art. 10a ust. 7 w referencyjnym okresie rozkładowym.”;

c) ust. 6a otrzymuje brzmienie:

„6a. W okresie, w którym zastosowanie mają parametry koordynacyjne COVID-19, oraz aby umożliwić właściwe stosowanie tych parametrów koordynacyjnych, koordynator, po wysłuchaniu zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może zmienić harmonogram wnioskowanych lub przydzielonych czasów na start lub lądowanie przypadających w okresie określonym w art. 10a ust. 5 lub je anulować. W tym kontekście koordynator uwzględnia dodatkowe zasady i wytyczne, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, na warunkach w nim określonych.”;

3) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) uchyla się ust. 2a;

b) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w akapicie pierwszym wprowadza się następujące zmiany:

– lit. d) otrzymuje brzmienie:

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

– skreśla się lit. e);

(ii) skreśla się akapit drugi, trzeci, czwarty i piąty;

(iii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku gdy skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę i zniszczenie infrastruktury krytycznej mają wpływ na zdolność do wykonywania przewozów lotniczych oraz na popyt, koordynatorzy stosują akapit pierwszy lit. a) w odniesieniu do tras między Unią a Ukrainą przez okres zamknięcia przestrzeni powietrznej i dodatkowy okres odbudowy wynoszący 16

tygodni. Koordynator powiadamia Komisję o dacie rozpoczęcia i zakończenia okresu 16 tygodni.”;

c) dodaje się ust. 4a, 4b i 4c w brzmieniu:

„4a. W okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 5, niewykorzystanie czasu na start lub lądowanie może być również uzasadnione wprowadzeniem przez organy publiczne ograniczeń mających na celu przeciwdziałanie wszelkim poważnym sytuacjom epidemiologicznym, klęskom żywiołowym lub niepokojom politycznym na jednym końcu trasy, w odniesieniu do której dany czas na start lub lądowanie został wykorzystany lub miał zostać wykorzystany, pod warunkiem że ograniczenia te mają istotny wpływ na rentowność lub możliwość podróży, lub popyt na danych trasach oraz że powodują one którąkolwiek z poniższych sytuacji:

- a) częściowe lub całkowite zamknięcie granicy, portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej przez znaczną część odpowiedniego regularnego okresu;
- b) poważne utrudnienia w podróżowaniu pasażerów z dowolnym przewoźnikiem na danej bezpośredniej trasie przez znaczną część odpowiedniego regularnego okresu, w przypadku gdy takie utrudnienia są związane między innymi z którymkolwiek z następujących powodów:
 - ograniczenia związane z podróżą ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania, zakaz wszelkich niekoniecznych podróży lub zakaz lotów z lub do niektórych krajów lub obszarów geograficznych,
 - ograniczenia przemieszczania się lub kwarantanna lub izolacja w granicach kraju lub regionu, w którym znajduje się port lotniczy przeznaczenia (w tym punkty pośrednie), chyba że kwarantanny można uniknąć, przedstawiając ujemny wynik testu, dowód powrotu do zdrowia lub dowód szczepienia uznanego przez Unię,
 - ograniczenia dostępności usług niezbędnych do bezpośredniego wsparcia wykonywania przewozów lotniczych, w tym zamknięcie branży turystyczno-hotelarskiej i usług użyteczności publicznej, w tym transportu, prowadzące do znacznego spadku popytu na dowolnym końcu trasy,
 - ograniczenia liczby pasażerów podczas jednego lotu i częstotliwości lotów na przewoźnika lotniczego prowadzące do znacznego spadku popytu na dowolnym końcu trasy;
- c) ograniczenia przemieszczania się załóg lotniczych znacznie utrudniające wykonywanie przewozów lotniczych z lub do obsługiwanych portów lotniczych, w tym nagłe zakazy wjazdu lub nieoczekiwane unieruchomienie załogi w wyniku kwarantanny, chyba że kwarantanny można uniknąć, przedstawiając ujemny wynik testu, dowód powrotu do zdrowia lub dowód szczepienia uznanego przez Unię.

Jeżeli niewykorzystanie czasu na start lub lądowanie jest uzasadnione ograniczeniami, o których mowa w akapicie pierwszym, koordynatorzy pomijają ten czas na start lub lądowanie i stosują do pozostałych przydziałów czasu na start lub lądowanie z serii wartość procentową wykorzystania czasów na start lub lądowanie, o której mowa w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie w okresie, w którym stosuje się ograniczenia określone w akapicie pierwszym, i przez dodatkowy okres nieprzekraczający sześciu tygodni w granicach określonych w akapitach czwartym i piątym. Jeżeli jednak ograniczenia te przestają mieć zastosowanie, gdy do końca regularnego okresu pozostaje mniej niż sześć tygodni, niniejszy ustęp ma zastosowanie do pozostałej części sześciotygodniowego okresu, wyłącznie w przypadku gdy w kolejnym regularnym okresie czasy na start lub lądowanie są wykorzystywane na tej samej trasie.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie wyłącznie do czasów na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach, na których były one już wykorzystywane przed opublikowaniem ograniczeń, o których mowa w akapicie pierwszym.

Niniejszy ustęp przestaje mieć zastosowanie w przypadku gdy przewoźnik lotniczy wykorzystujący dane czasy na start lub lądowanie zmienia trasę na taką, która nie podlega ograniczeniom, o których mowa w akapicie pierwszym.

Na podstawie jednomyślnej decyzji koordynatorów i po powiadomieniu Komisji koordynatorzy mogą stosować niniejszy ustęp do wszystkich przydziałów czasu na start lub lądowanie posiadanych przez porty lotnicze koordynowane przez Unię, jeżeli większość państw członkowskich reprezentujących większość ludności Unii stosuje ograniczenia, o których mowa w akapicie pierwszym, w odniesieniu do znacznej części sezonu rozkładowego, co sprawia, że ruch lotniczy w Unii jest w znacznym stopniu nierentowny, lub prowadzi do nierównych warunków działania.

4b. Ust. 4 i 4a nie mają zastosowania do przewoźników lotniczych, których działalność jest utrudniona przez środki ograniczające przyjęte na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w tym te obowiązujące w dniu [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r., ani do przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii wymienionych w załączniku A lub B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006*.

4c. Koordynatorzy regularnie wymieniają się najlepszymi praktykami w zakresie wdrażania ust. 4 i 4a w celu zapewnienia spójnego i konsekwentnego stosowania w całej Unii.

Koordynatorzy publikują i regularnie aktualizują wykaz miejsc docelowych, do których mają zastosowanie ust. 4 i 4a.

* Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).”;

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

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10a*

Przydział czasów na start lub lądowanie w związku z kryzysem związanym z COVID-19 i rosyjską agresją wojskową na Ukrainę”;

b) uchyla się ust. 1–4;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W okresie od dnia 29 października 2022 r. do dnia 26 marca 2024 r., w którym dane opublikowane przez Eurocontrol wyraźnie wskazują, że tygodniowy ruch lotniczy w każdym z czterech kolejnych tygodni utrzymuje się poniżej poziomu 80 % natężenia ruchu lotniczego z 2019 r. z powodu pandemii COVID-19, innych sytuacji epidemiologicznych lub bezpośrednich skutków rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę oraz że – jak wynika z prognoz Eurocontrol dotyczących ruchu lotniczego – spadek natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r. prawdopodobnie utrzyma się, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12a w celu zmiany wartości procentowych określonych w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 w przedziale od 0 % do 70 % w odniesieniu do dowolnego regularnego okresu przypadającego w okresie, o którym mowa w niniejszym ustępie. W przypadku gdy prognozy Eurocontrol dotyczące ruchu lotniczego są zbliżone do poziomów z 2019 r., a większość wskaźników wskazuje, że ruch lotniczy się ustabilizował, Komisja wybiera wyższą wartość w tym przedziale. W tym celu Komisja uwzględnia wszystkie następujące elementy:

- a) publikowane przez Eurocontrol dane dotyczące natężenia ruchu i prognozowanego ruchu;
- b) wskaźniki odnoszące się do popytu na lotnicze przewozy pasażerskie i towarowe, w tym tendencje dotyczące rezerwacji z wyprzedzeniem, planowanych rozkładów lotów linii lotniczych, wielkości floty, wykorzystania floty i współczynników wypełnienia miejsc w samolocie;
- c) środki wprowadzane przez organy publiczne w związku z sytuacją epidemiologiczną, które mają znaczny wpływ na natężenie ruchu lotniczego do lub z portów lotniczych Unii, przymusowe zmiany tras wynikające z zamknięcia przestrzeni powietrznej lub zakaz wejścia przez unijnych przewoźników lotniczych w przestrzeń powietrzną państwa trzeciego, z uwzględnieniem opinii Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zawartych w jej biuletynie informacyjnym dotyczącym stref konfliktu;
- d) dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób oraz Światowej Organizacji Zdrowia dotyczące pandemii COVID-19 lub innych sytuacji epidemiologicznych charakteryzujących się wysokim stopniem zaraźliwości i mogących spowodować znaczną tendencję zniżkową podróży lotniczych.”;

d) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W okresie, o którym mowa w ust. 5, w przypadku stwierdzenia przez Komisję, że ze względu na wynikające z napaści rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę zniszczenie infrastruktury i jej wpływ na warunki życia stopniowe przywracanie ruchu lotniczego między Ukrainą a Unią wymaga niższego wskaźnika wykorzystania w odniesieniu do tras do i z Ukrainy, Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12a w celu zmiany wartości procentowych określonych w art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 w zakresie od 0 % do 70 % w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach do lub z Ukrainy w dowolnym regularnym okresie przypadającym w okresie, o którym mowa w ust. 5. W przypadku gdy prognozy Eurocontrol dotyczące ruchu lotniczego są zbliżone do poziomów z 2019 r., a większość wskaźników wskazuje, że ruch lotniczy się ustabilizował,

Komisja wybiera wyższą wartość w tym przedziale. W tym celu Komisja uwzględni następujące elementy:

- a) publikowane przez Eurocontrol dane dotyczące natężenia ruchu i prognozowanego ruchu na trasach między Unią a Ukrainą;
- b) wskaźniki odnoszące się do popytu na lotnicze przewozy pasażerskie i towarowe, w tym tendencje dotyczące rezerwacji z wyprzedzeniem i planowanych rozkładów lotów linii lotniczych;
- c) przymusowe zmiany tras wynikające z zamknięcia przestrzeni powietrznej lub zakaz wejścia przez unijnych przewoźników lotniczych w przestrzeń powietrzną państwa trzeciego, z uwzględnieniem opinii Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zawartych w jej biuletynie informacyjnym dotyczącym stref konfliktu.”;

e) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. W przypadku gdy ze względu na długotrwały wpływ pandemii COVID-19, innych sytuacji epidemiologicznych lub bezpośrednie skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w art. 12b.

7. W okresie, o którym mowa w ust. 5, przewoźnicy lotniczy udostępniają koordynatorowi w celu ponownego przydziału innym przewoźnikom lotniczym wszelkie czasy na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać, nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą operacji. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie udostępni koordynatorowi więcej niż trzech czasów na start lub lądowanie w serii zgodnie z niniejszym ustępem, przewoźnik ten jest uprawniony do całej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym regularnym okresie jedynie wówczas, gdy cała seria czasów na start lub lądowanie została wykorzystana przez tego przewoźnika przez przynajmniej 80 % czasu, niezależnie od tego, czy art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 zostały zmienione aktem delegowanym, o którym mowa w niniejszym artykule.”;

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

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, powierza się Komisji do dnia 26 marca 2024 r.”;

6) w art. 14 ust. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Jeżeli w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 5, 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 wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego, koordynator pozbawia tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu regularnego okresu i umieszcza ją w puli.” ;

b) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Jeżeli w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 5, na podstawie dostępnych mu informacji koordynator stwierdzi, że przewoźnik lotniczy objęty środkami ograniczającymi przyjętymi na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w tym obowiązującymi w dniu [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r., lub przewoźnik lotniczy podlegający zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii wymienionych w załączniku A lub B do rozporządzenia

Komisji (WE) nr 474/2006 nie jest już w stanie wykorzystać czasów na start lub lądowanie przez znaczną część okresu, po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego, koordynator pozbawia tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu regularnego okresu i umieszcza ją w 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
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*