



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 16 lutego 2021 r.
(OR. en)**

**2020/0358 (COD)
LEX 2060**

**PE-CONS 1/1/21
REV 1**

**AVIATION 18
COVID-19 14
CODEC 71**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ROZPORZĄDZENIE RADY
(EWG) NR 95/93 W ODNIESIENIU DO TYMCZASOWEGO ZŁAGODZENIA ZASAD
WYKORZYSTYWANIA CZASÓW NA START LUB LĄDOWANIE W PORTACH
LOTNICZYCH UNII W ZWIĄZKU Z KRYZYSEM ZWIĄZANYM Z COVID-19**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/...**

z dnia 16 lutego 2021 r.

**rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia
zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii
w związku z kryzysem związanym z 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-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Opinia z dnia 27 stycznia 2021 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lutego 2021 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 15 lutego 2021 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kryzys związany z COVID-19 doprowadził do gwałtownego spadku natężenia ruchu lotniczego w wyniku znacznego spadku popytu i bezpośrednich środków zastosowanych przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19. Od 1 marca 2020 r. kryzys niekorzystnie wpływa na przewoźników lotniczych i tendencja ta utrzyma się prawdopodobnie w najbliższych latach.
- (2) Zaistniała sytuacja jest poza kontrolą przewoźników lotniczych i doprowadziła do dobrowolnego lub narzuconego odwoływania oferowanych przez nich usług lotniczych. W szczególności dobrowolne odwoływanie chroni kondycję finansową przewoźników lotniczych i pozwala uniknąć niekorzystnych skutków środowiskowych wynikających z wykonywania pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie.
- (3) Dane liczbowe opublikowane przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, wskazują na utrzymujący się spadek natężenia ruchu lotniczego w stosunku do poprzedniego roku o około 74 % począwszy od połowy czerwca 2020 r.

- (4) Na podstawie znanych rezerwacji z wyprzedzeniem, prognoz Eurocontrol i prognoz epidemiologicznych nie można przewidzieć, kiedy prawdopodobnie zakończy się okres bardzo mocnego spadku popytu spowodowanego kryzysem związanym z COVID-19. Najnowsze prognozy Eurocontrol wskazują, że ruch lotniczy w lutym 2021 r. będzie odpowiadał zaledwie około połowie poziomowi z lutego 2020 r. Prognozy dotyczące okresu po tej dacie zależą od szeregu nieznanych czynników, takich jak dostępność szczepionek przeciw COVID-19. 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 Rady (EWG) nr 95/93¹, 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 niniejszym rozporządzeniu powinno się ustanowić zasady szczególne w tym celu.
- (5) Przepisy te powinny też dotyczyć potencjalnego negatywnego wpływu na konkurencję między przewoźnikami lotniczymi. 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.

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).

- (6) 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.
- (7) W okresie, w którym kryzys związany z COVID-19 negatywnie odbija się na transporcie lotniczym, należy rozszerzyć definicję terminu „nowy podmiot”, aby zwiększyć liczbę objętych nią przewoźników lotniczych, dając tym samym większej liczbie przewoźników lotniczych możliwość rozpoczęcia i rozszerzenia działalności, jeżeli taki jest ich zamiar. Należy jednak ograniczyć przywileje przysługujące objętym tą definicją przewoźnikom lotniczym do faktycznych nowych operatorów, wykluczając wszelkich przewoźników lotniczych, którzy wraz ze swoją spółką dominującą lub własnymi spółkami zależnymi lub spółkami zależnymi swojej spółki dominującej posiadają ponad 10 % całkowitej liczby czasów na start lub lądowanie przydzielonych na dany dzień w jakimkolwiek porcie lotniczym.
- (8) W okresie stosowania złagodzonych zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, w systemie przydziału czasów na start lub lądowanie 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 czasów na start lub lądowanie w celu tymczasowego ponownego przydziału. W związku z tym przewoźnicy lotniczy, którzy wykorzystali co najmniej pięć czasów na start lub lądowanie z serii, powinni mieć pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii na następny równoważny okres rozkładowy, o ile nie wystąpi o nie przewoźnik lotniczy uprawniony do tych czasów na podstawie tych artykułów.

- (9) Wprowadzenie szczególnych środków sanitarnych związanych z COVID-19 w portach lotniczych może zmniejszyć dostępną przepustowość, w związku z czym konieczne może być ustanowienie szczególnych parametrów koordynacyjnych COVID-19. W takich sytuacjach, a także w celu umożliwienia właściwego stosowania tych parametrów, koordynatorzy powinni być uprawnieni do dostosowywania harmonogramu czasów na start lub lądowanie przydzielonych przewoźnikom lotniczym na podstawie art. 8 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 lub do anulowania takich czasów na start lub lądowanie w okresie rozkładowym, w którym mają zastosowanie szczególne środki sanitarne związane z COVID-19.
- (10) Aby ułatwić wykorzystanie przepustowości portów lotniczych w letnim okresie rozkładowym w 2021 r., przewoźnikom lotniczym powinno się zezwolić na zwracanie do koordynatora historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie przed rozpoczęciem okresu rozkładowego, tak aby można je było ponownie przydzielić na zasadzie ad hoc. Przewoźnicy lotniczy zwracający pełne serie czasów na start lub lądowanie przed upływem terminu ustanowionego w niniejszym rozporządzeniu powinni zachować przysługujące im uprawnienia do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w tym porcie lotniczym w letnim okresie rozkładowym w 2022 r. Z myślą o pozostałych środkach łagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie zawartych w niniejszym rozporządzeniu, przewoźnikom lotniczym posiadającym znaczną liczbę czasów na start lub lądowanie w danym porcie lotniczym należy zezwolić na zwrot w ten sposób nie więcej niż połowy ich czasów na start lub lądowanie.

- (11) Z zastrzeżeniem spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku przestrzegania prawa Unii, a w szczególności przepisów określonych w Traktatach oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008¹, negatywne skutki ewentualnych środków przyjętych przez organy publiczne państw członkowskich lub państw trzecich w celu zaradzenia rozprzestrzenianiu się COVID-19 i ograniczających w ostatniej chwili możliwości podróżowania 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. Powinno to obejmować środki, które prowadzą do częściowego lub całkowitego zamknięcia granicy lub przestrzeni powietrznej lub częściowego lub całkowitego zamknięcia lub zmniejszenia przepustowości danych portów lotniczych, ograniczeń dotyczących przemieszczania się załóg lotniczych, które znacznie utrudniają świadczenie usług lotniczych, poważnych utrudnień w podróżowaniu pasażerów z dowolnym przewoźnikiem na danej trasie, w tym ograniczeń podróży, ograniczeń przemieszczania się lub ograniczeń związanych z kwarantanną w państwie lub regionie docelowym lub ograniczeń dostępności usług niezbędnych do bezpośredniego wspierania świadczenia usługi lotniczej. Środki łagodzące powinny zapewniać, aby przewoźnicy lotniczy nie byli karani za niewykorzystanie czasów na start lub lądowanie, kiedy jest ono wynikiem takich środków ograniczających, które w momencie przydzielania czasów na start lub lądowanie nie były jeszcze opublikowane. Ukierunkowane złagodzenie skutków nałożenia takich środków powinno być ograniczone w czasie i w każdym przypadku nie powinno przekraczać dwóch następujących po sobie okresów rozkładowych.

¹ 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).

- (12) W okresach, w których na popyt znacząco wpływa kryzys związany z COVID-19, przewoźników lotniczych należy w niezbędnym zakresie zwolnić z wymogów dotyczących wykorzystania czasów na start lub lądowanie w celu zachowania uprawnień do tych czasów na start lub lądowanie w kolejnym równoważnym okresie rozkładowym. Powinno to umożliwić przewoźnikom lotniczym zwiększenie oferty usług, kiedy pozwolą na to okoliczności. Ustalony w tym celu niższy wskaźnik minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie powinien uwzględniać prognozy dotyczące ruchu lotniczego na 2021 r., począwszy od początku 2021 r., które przewidywały 50 % natężenia ruchu z 2019 r., niepewność wynikającą z kryzysu związanego z COVID-19 oraz przywracanie ufności konsumenckiej i natężenia ruchu.

- (13) Aby uwzględnić zmieniający się wpływ kryzysu związanego z COVID-19 oraz wynikający z tego brak jasności co do kierunku, w jakim będzie zmieniało się natężenie ruchu w perspektywie średnioterminowej, 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 okresu stosowania złagodzonych zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie oraz wartości procentowych wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w określonym przedziale. 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 prawa¹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (14) Aby móc poczynić niezbędne przygotowania w odpowiednim czasie, przewoźnicy lotniczy i koordynatorzy muszą być świadomi warunków, jakie należy stosować w odniesieniu do wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w danym okresie rozkładowym. Komisja powinna w związku z tym dążyć do jak najszybszego przyjęcia aktów delegowanych i w każdym przypadku przyjmować tego rodzaju akty przed upływem terminu zwrotu czasów na start lub lądowanie określonego w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- (15) Porty lotnicze, dostawcy usług lotniskowych i przewoźnicy lotniczy potrzebują informacji na temat dostępnej przepustowości na potrzeby odpowiedniego planowania. Przewoźnicy lotniczy powinni udostępnić 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 wielokrotnego i umyślnego naruszania tego wymogu lub innych wymogów ustanowionych w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 przez przewoźników lotniczych, powinni oni podlegać odpowiednim sankcjom lub równoważnym środkom.
- (16) Jeżeli koordynator jest przekonany, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w danym porcie lotniczym, powinien natychmiast pozbawić tego przewoźnika lotniczego czasów na start lub lądowanie i umieścić je w puli w celu ponownego przydziału na rzecz innych przewoźników.

- (17) 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 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
- (18) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności wywołanych kryzysem związanym z COVID-19, uznano za właściwe przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (19) 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 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się punkt w brzmieniu:

„ba) w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 3, »nowy podmiot« oznacza:

- (i) przewoźnika lotniczego ubiegającego się, jako część serii przydziałów czasów na start lub lądowanie, o przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym danego dnia, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, będzie posiadał w sumie nie więcej niż siedem przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym; lub
- (ii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między dwoma portami lotniczymi w Unii, w przypadku gdy najwyżej dwóch innych przewoźników lotniczych prowadzi tą samą ciągłą regularną usługę między tymi portami lotniczymi w danym dniu, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, przewoźnik lotniczy mimo wszystko będzie posiadał mniej niż dziewięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na tą ciągłą usługę.

Przewoźnik lotniczy, który wraz ze swoją spółką dominującą, własnymi spółkami zależnymi lub spółkami zależnymi swojej spółki dominującej posiada ponad 10 % wszystkich czasów na start lub lądowanie przydzielonych na dany dzień w danym porcie lotniczym, nie może być uważany za nowy podmiot w tym porcie lotniczym;”;

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„n) »parametry koordynacyjne COVID-19« oznaczają zmienione parametry koordynacyjne, powodujące zmniejszenie dostępnej przepustowości portu lotniczego w koordynowanym porcie lotniczym w wyniku wprowadzenia przez państwa członkowskie szczególnych środków sanitarnych w odpowiedzi na kryzys związany z COVID-19.”;

2) art. 7 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność lub zamierzający prowadzić działalność w portach lotniczych z organizacją rozkładów lub w koordynowanych portach lotniczych przedkładają odpowiednio organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi wszelkie istotne wymagane przez nich informacje. Wszelkie istotne informacje należy przedłożyć w formie i w terminie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, wraz z wnioskiem o przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 lit. b) lub ba), w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie wskazanych we wniosku.”;

3) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

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

„2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 8a i 9, art. 10 ust. 1 i 2a oraz art. 14, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania, jeżeli spełnione są następujące warunki:”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 3, serię czasów na start lub lądowanie, zwróconą do puli czasów na start lub lądowanie zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu na koniec okresu rozkładowego (zwanego dalej »referencyjnym okresem rozkładowym«), przydziela się, na wniosek, na następny równoważny okres rozkładowy 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, pod warunkiem że serii czasów na start lub lądowanie nie przydzielono już na następny równoważny okres rozkładowy zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu przewoźnikowi lotniczemu, któremu seria ta została przydzielona pierwotnie.

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

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„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. 3 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.”;

4) w art. 8a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. a) Czasów na start lub lądowanie przydzielonych nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 lit. b) lub ba), nie można przenosić zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, z wyjątkiem przypadku zgodnego z prawem przejęcia działalności upadłego przedsiębiorstwa.
- b) Czasów na start lub lądowanie przydzielonych nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 lit. b) ppkt (ii) i (iii) lub w art. 2 lit. ba) ppkt (ii), nie można przenosić na inne trasy zgodnie z ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, chyba że nowy podmiot będzie traktowany z takim samym pierwszeństwem na nowej trasie jak na trasie pierwotnej.
- c) Czasów na start lub lądowanie przydzielonych nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 lit. b) lub ba), nie można wymieniać zgodnie z ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, chyba że ma to na celu uzyskanie lepszego terminu czasu na start lub lądowanie dla tych usług w odniesieniu do terminów będących przedmiotem pierwotnego wniosku.”;

5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Niezależnie od ust. 2 seria czasów na start lub lądowanie przydzielonych na okres rozkładowy od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. uprawnia przewoźnika lotniczego do takiej samej serii czasów na start lub lądowanie w okresie rozkładowym od dnia 27 marca 2022 r. do dnia 29 października 2022 r., pod warunkiem że przewoźnik lotniczy udostępni koordynatorowi pełną serię czasów na start lub lądowanie do ponownego przydziału przed dniem ... [osiem dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Niniejszy ustęp ma zastosowanie wyłącznie do serii czasów na start lub lądowanie, które zostały przydzielone temu samemu przewoźnikowi w okresie rozkładowym od dnia 29 marca 2020 r. do dnia 24 października 2020 r. Liczba czasów na start lub lądowanie, z których dany przewoźnik lotniczy może skorzystać na mocy niniejszego ustępu, jest ograniczona do 50 % liczby czasów na start lub lądowanie przydzielonych temu samemu przewoźnikowi w okresie rozkładowym od dnia 29 marca 2020 r. do dnia 24 października 2020 r.; nie dotyczy to przewoźnika lotniczego, któremu przydzielono średnio mniej niż 29 czasów na start lub lądowanie tygodniowo w poprzednim równoważnym okresie rozkładowym w danym porcie lotniczym.”;

b) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się literę w brzmieniu:

„e) w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 3, wprowadzenie przez organy publiczne środków mających na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się COVID-19 na jednym końcu trasy, w odniesieniu do której dane czasy na start lub lądowanie zostały wykorzystane lub miały zostać wykorzystane, pod warunkiem że środki te nie były opublikowane w momencie przydziału serii czasów na start lub lądowanie, mają istotny wpływ na rentowność lub możliwość podróży lub popyt na danych trasach oraz że powodują one którąkolwiek z poniższych sytuacji:

(i) częściowe lub całkowite zamknięcie granicy lub przestrzeni powietrznej lub częściowe albo całkowite zamknięcie lub zmniejszenie przepustowości danego portu lotniczego przez znaczną część odpowiedniego okresu rozkładowego,

(ii) poważne utrudnienia w podróżowaniu pasażerów z dowolnym przewoźnikiem na danej bezpośredniej trasie przez znaczną część odpowiedniego okresu rozkładowego, obejmujące:

– ograniczenia podróży ze względu na narodowość lub miejsce zamieszkania, zakaz wszelkich niekoniecznych podróży lub zakaz lotów z lub do niektórych krajów lub obszarów geograficznych,

- ograniczenia przemieszczania się lub kwarantannę lub izolację w granicach kraju lub regionu, w którym znajduje się port lotniczy przeznaczenia (w tym punkty pośrednie),
 - ograniczenia dostępności usług niezbędnych do bezpośredniego wsparcia świadczenia usługi lotniczej,
- (iii) ograniczenia przemieszczania się załóg lotniczych znacznie utrudniające wykonywanie przewozów lotniczych z lub do obsługiwanych portów lotniczych, w tym nagłe zakazy wjazdu lub unieruchomienie załogi w nieoczekiwanych miejscach w wyniku kwarantanny.”;
- (ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Lit. e) ma zastosowanie w okresie, w którym stosuje się określone w nim środki, i przez dodatkowy okres nieprzekraczający sześciu tygodni w granicach określonych w akapitach trzecim, czwartym i piątym. Jeżeli jednak środki, o których mowa w lit. e), przestają mieć zastosowanie, gdy do końca okresu rozkładowego pozostaje mniej niż sześć tygodni, lit. e) ma zastosowanie do pozostałej części sześciotygodniowego okresu wyłącznie w przypadku gdy w kolejnym okresie rozkładowym czasy na start lub lądowanie są wykorzystywane na tej samej trasie.

Lit. e) ma zastosowanie wyłącznie do czasów na start lub lądowanie wykorzystywanych przez przewoźnika lotniczego na trasach, na których były one już wykorzystywane przed opublikowaniem środków, o których mowa w tej literze.

Lit. e) przestaje mieć zastosowanie w przypadku gdy przewoźnik lotniczy wykorzystuje dane czasy na start lub lądowanie do zmiany trasy na taką, która nie podlega środkom wprowadzonym przez organy publiczne.

Przewoźnicy lotniczy mogą uzasadnić niewykorzystanie danego czasu na start lub lądowanie zgodnie z lit. e) przez maksymalnie dwa następujące po sobie okresy rozkładowe.”;

c) ust. 6 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wśród wniosków nowych podmiotów, pierwszeństwa udziela się przewoźnikom lotniczym kwalifikującym się do statusu nowego podmiotu na podstawie art. 2 lit. b) ppkt (i) i (ii), art. 2 lit. b) ppkt (i) i (iii) lub art. 2 lit. ba) ppkt (i) i (ii).”;

6) art. 10a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10a

Przydział czasów na start lub lądowanie w związku z kryzysem związanym z COVID-19

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

2. Na użytek art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że czasy na start lub lądowanie przydzielone na okres od dnia 23 stycznia 2020 r. do dnia 29 lutego 2020 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone, w odniesieniu do usług lotniczych między portami lotniczymi w Unii a portami lotniczymi w Chińskiej Republice Ludowej albo w Specjalnym Regionie Administracyjnym Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej.
3. W odniesieniu do czasów na start lub lądowanie, które nie zostały udostępnione koordynatorowi w celu ponownego przydziału zgodnie z art. 10 ust. 2a w okresie od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. oraz do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2, jeżeli przewoźnik lotniczy wykaże wobec koordynatora, że dane serie czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane, jak stwierdził koordynator, przez tego przewoźnika lotniczego przez przynajmniej 50 % czasu podczas okresu rozkładowego, na który zostały przydzielone, przewoźnik lotniczy jest uprawniony do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym okresie rozkładowym.

W odniesieniu do okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, wartość procentowa, o której mowa w art. 10 ust. 4 oraz w art. 14 ust. 6 lit. a), wynosi 50 %.

4. W odniesieniu do czasów na start lub lądowanie od dnia 9 kwietnia 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r., ust. 1 ma zastosowanie wyłącznie w przypadku gdy przewoźnik lotniczy zwrócił koordynatorowi odpowiednie niewykorzystane czasy na start lub lądowanie w celu ponownego przydziału innym przewoźnikom lotniczym.
5. Jeżeli na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i że zgodnie z prognozami Eurocontrol prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie 2019 r., a także uzna, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że wynika to z kryzysu związanego z COVID-19, przyjmuje ona zgodnie z art. 12a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresu określonego w ust. 3 niniejszego artykułu.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania – o ile jest to bezwzględnie konieczne w celu uwzględnienia zmieniającego się wpływu kryzysu związanego z COVID-19 na natężenie ruchu lotniczego – aktów delegowanych zgodnie z art. 12a w celu zmiany wartości procentowych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, w zakresie od 30 % do 70%. W tym celu Komisja uwzględnia zmiany, które nastąpiły od dnia ... [dzień wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], na podstawie następujących elementów:

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

- b) zmiany tendencji w ruchu lotniczym podczas okresów rozkładowych z uwzględnieniem zmian zaobserwowanych od początku kryzysu związanego z COVID-19; oraz
- c) wskaźniki odnoszące się do popytu na lotnicze przewozy pasażerskie i towarowe, w tym tendencje dotyczące wielkości floty, wykorzystania floty i współczynników wypełnienia miejsc w samolocie.

Akty delegowane na podstawie niniejszego ustępu przyjmuje się nie później niż w dniu 31 grudnia w odniesieniu do następnego letniego okresu rozkładowego i nie później niż w dniu 31 lipca w odniesieniu do następnego zimowego okresu rozkładowego.

- 6. W przypadku gdy ze względu na długotrwały wpływ kryzysu związanego z COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, 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. 3, 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 datą operacji.”;

7) w art. 12a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, powierza się Komisji do dnia ... [rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego].”;

8) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje lub równoważne środki wobec przewoźników lotniczych, którzy wielokrotnie i umyślnie naruszają przepisy niniejszego rozporządzenia.”;

b) w ust. 6 dodaje się następującą literę:

„c) Jeżeli w okresie, o którym mowa w art. 10a ust. 3, 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 okresu rozkładowego i umieszcza ją w do puli.”;

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący