



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 19 października 2022 r.
(OR. en)**

**2022/0214 (COD)
LEX 2190**

**PE-CONS 47/1/22
REV 1**

**AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY W SPRAWIE ZMIANY
ROZPORZĄDZENIA RADY (EWG) NR 95/93 W ODNIESIENIU DO TYMCZASOWEGO
ZŁAGODZENIA ZASAD WYKORZYSTYWANIA CZASÓW NA START LUB LĄDOWANIE
W PORTACH LOTNICZYCH UNII ZE WZGLĘDU NA SYTUACJĘ EPIDEMIOLOGICZNĄ
LUB AGRESJĘ ZBROJNĄ**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2022/...

z dnia 19 października 2022 r.

**w sprawie zmiany rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego
złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii
ze względu na sytuację epidemiologiczną lub agresję zbrojną**

(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 22 września 2022 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 6 października 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 13 października 2022 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93¹ było kilkakrotnie zmieniane od początku kryzysu związanego z COVID-19, ponieważ zawarty w przedmiotowym rozporządzeniu wymóg wykorzystania co najmniej 80 % serii czasów na start lub lądowanie w celu utrzymania prawa do tej serii czasów w następnym równoważnym okresie rozkładowym stał się dla przewoźników lotniczych niemożliwy do spełnienia ze względu na bardzo ograniczone natężenie ruchu lotniczego.
- (2) Dane opublikowane przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, pokazują, że ruch lotniczy od początku sezonu letniego 2022 znacznie się ożywił, a zgodnie z prognozą bazową natężenie ruchu lotniczego na początku sezonu zimowego 2022/2023 wyniesie około 90 % natężenia z 2019 r. Liczby te uzasadniają przywrócenie w sezonie letnim w 2023 r. wymogu wykorzystania 80 % czasów na start lub lądowanie co do zasady, przy czym należy uzupełnić ten wymóg o możliwość szczególnego złagodzenia przedmiotowego progu w przypadkach uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie.
- (3) Niemniej jednak, z uwagi na kryzys związany z COVID-19, sytuacja w sektorze lotnictwa pozostaje wysoce niepewna. Tak jak miało to miejsce pod koniec 2021 r., mogą się pojawić nowe warianty COVID-19, które spowodują nagłe reakcje zarówno ze strony władz państwowych, jak i konsumentów, co z kolei może mieć negatywny wpływ na ruch lotniczy. Ponadto niektóre rynki długodystansowe są nadal dotknięte środkami sanitarnymi poważnie utrudniającymi ruch lotniczy.

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).

- (4) Rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie również wpływa na ruch lotniczy i zdolność przewoźników lotniczych do wykorzystywania ich czasów na start lub lądowanie, ponieważ unijni przewoźnicy lotniczy nie mogą wchodzić w przestrzeń powietrzną Białorusi, Rosji i Ukrainy.
- (5) Wprowadzane przez państwa ograniczenia związane z podróżą ze względów sanitarnych oraz brak możliwości wchodzenia w przestrzeń powietrzną obszaru, który stał się strefą wojenną, pozostają poza kontrolą przewoźników lotniczych. Okoliczności te mogą prowadzić do dobrowolnego lub przymusowego odwoływania przewozów lotniczych lub dostosowywania rozkładów lotów. W szczególności dobrowolne odwoływanie chroni kondycję finansową przewoźników lotniczych, a jednocześnie 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 minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie określonym w rozporządzeniu Rady (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 niniejszym rozporządzeniu powinno się ustanowić zasady szczególne temu służące.
- (7) Jednocześnie należy przypomnieć cele rozporządzenia (EWG) nr 95/93, obejmujące zapewnienie efektywnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego oraz zapewnienie wszystkim przewoźnikom lotniczym sprawiedliwego dostępu do ograniczonej przepustowości portu lotniczego, a tym samym wspieranie konkurencji. Dostosowanie wymogów dotyczących normalnego wykorzystywania czasów na start lub lądowanie za pomocą niższego wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie lub rozszerzonego stosowania wyjątków dotyczących uzasadnionego niewykorzystania powinno być ściśle ograniczone do sytuacji, w których złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie jest konieczne i nie prowadzi do nieuczciwej przewagi konkurencyjnej dla przewoźników lotniczych posiadających historyczne czasy na start lub lądowanie.

- (8) W szczególności należy zapewnić, aby przewoźnicy lotniczy gotowi świadczyć usługi mieli prawo wykorzystywać niewykorzystaną przepustowość oraz by mieli możliwość utrzymania odnośnych czasów 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 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r., zgodnie z prognozą Eurocontrolu dotyczącą odbudowy ruchu lotniczego.
- (10) W okresie tym należy zachować rozszerzoną definicję terminu „nowy podmiot”, aby zwiększyć liczbę objętych nią przewoźników lotniczych, dając tym samym większej ich liczbie możliwość rozpoczęcia i rozszerzenia działalności.
- (11) Od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 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 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 w danej serii, powinni mieć pierwszeństwo przy przydzielaniu odnośnych serii na następny równoważny okres rozkładowy, z zastrzeżeniem dostępności przepustowości portu lotniczego.

- (12) Aby złagodzić skutki rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie oraz wesprzeć przywrócenie 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 1008/2008¹, na przewoźników lotniczych nie można przerzucać negatywnych skutków dotyczących możliwości podróżowania przez pasażerów w związku z ewentualnymi ograniczeniami przyjętymi przez organy publiczne państw członkowskich lub państw trzecich w odpowiedzi na sytuacje epidemiologiczne, klęski żywiołowe lub niepokoje polityczne, takie jak rebelie, zamieszki lub poważne zakłócenia porządku publicznego, a skutki te należy łagodzić, w przypadku gdy przyjęte środki istotnie wpływają na celowość 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.

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).

- (14) Aby zmniejszyć ryzyko zakłóceń konkurencji i zapewnić efektywne wykorzystanie przepustowości portu lotniczego, ukierunkowane złagodzenie skutków nałożenia wspomnianych ograniczeń powinno być ograniczone w czasie i zakresie w celu zapewnienia, aby skutek środka łagodzącego był ograniczony do okresu, w którym jego stosowanie jest uzasadnione. Do celów rozporządzenia (EWG) nr 95/93 czasy na start i lądowanie, których dotyczą takie środki łagodzące skutki wspomnianych ograniczeń, należy uznawać za wykorzystane.
- (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. 29 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) lub art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ani do przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii wymienionych w załączniku A lub B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006¹. 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.

¹ 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).

- (17) Koordynatorzy powinni wymieniać się najlepszymi praktykami w zakresie wdrażania rozporządzenia (EWG) nr 95/93, w tym za pośrednictwem Europejskiego Stowarzyszenia Koordynatorów Portów Lotniczych (EUACA). Zachęca się EUACA do dalszego wydawania wytycznych w celu zapewnienia harmonijnego wdrażania przepisów unijnych, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących środków łagodzących ograniczenia. Ponadto to, czy środki łagodzące są stosowane czy nie, jest ważną informacją dla przewoźników lotniczych podczas planowania rozkładów lotów. W związku z tym konieczne jest zapewnienie przejrzystej komunikacji ze strony koordynatorów.
- (18) Chociaż środki łagodzące ograniczenia należy interpretować ściśle, ponieważ stanowią one wyjątek od zwykłych wymogów dotyczących wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, w niektórych przypadkach możliwe powinno być zobowiązanie wszystkich koordynatorów do wspólnych działań w celu zapewnienia równych warunków działania w całej Unii. Pod pewnymi warunkami i na podstawie jednomyślnej decyzji, koordynatorzy powinni móc stosować ten przepis do wszystkich czasów na start lub lądowanie posiadanych przez koordynowane porty lotnicze.
- (19) Na wiarygodność prognoz dotyczących ruchu lotniczego w sezonie zimowym 2022/2023 negatywnie wpływa niepewność dotycząca rozwoju sytuacji w zakresie różnych kryzysów, w szczególności sytuacji w Ukrainie i kryzysu związanego z COVID-19. W związku z tym przewoźnicy lotniczy powinni być zwolnieni, w niezbędnym zakresie, z wymogów zakładających wykorzystywanie czasów na start lub lądowanie, tak aby mogli utrzymać prawo do tych samych czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym okresie rozkładowym. Umożliwiłoby to przewoźnikom lotniczym zwiększanie liczby przewozów, gdy pozwalają na to okoliczności, z myślą o stosowaniu zwykłych zasad dotyczących wykorzystywania czasów na start lub lądowanie od sezonu letniego w 2023 r. z zastrzeżeniem wprowadzonych przez Komisję zmian – w przypadku wystąpienia szczególnych okoliczności – w celu reagowania na niektóre wyzwania dla sektora transportu lotniczego.

- (20) Aby uwzględnić zmieniający się wpływ kryzysu związanego z COVID-19 oraz innych sytuacji epidemiologicznych, a także bezpośrednie niszczycielskie skutki rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie dla ruchu lotniczego, wspierać połączenia z i do Ukrainy, a także aby elastycznie reagować na wyzwania – gdy jest to bezwzględnie konieczne i uzasadnione – z którymi w konsekwencji boryka się sektor transportu lotniczego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany wartości procentowych wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie, w określonym przedziale, na każdy okres rozkładowy przypadający w okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r., zgodnie z prognozą Eurocontrolu dotyczącą odbudowy ruchu lotniczego i 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 okres rozkładowy przypadający od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r. 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 Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział 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 eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (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 czasy na start lub lądowanie, których nie zamierzają wykorzystać – możliwie jak najszybciej i nie później niż trzy tygodnie przed planowaną datą lotu – w celu ewentualnego ponownego przydziału na rzecz innych przewoźników lotniczych. Przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie nie spełniają tego wymogu, nie powinni korzystać z obniżonego wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie.
- (22) Jeżeli koordynator uzyskuje pewność, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w danym porcie lotniczym, koordynator ten 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. 29 TEU lub art. 215 TFUE 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 czasie trwania okresu rozkładowego, 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 epidemiologicznego i rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie dla ruchu lotniczego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar 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 kryzysem związanym z COVID-19 i rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, należy zastosować wyjątek od terminu ośmiu tygodni przewidziany w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do 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 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. ba) wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„w okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r. »nowy podmiot« oznacza:”;

b) lit. f) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„»przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub ekwiwalent najpóźniej dnia 31 stycznia w odniesieniu do następnego sezonu letniego lub dnia 31 sierpnia w odniesieniu do następnego sezonu zimowego; do celów art. 4, 8, 8a, 10 i 10a definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również podmioty zajmujące się komercyjnymi usługami lotniczymi, jeżeli działają one zgodnie z rozkładem; do celów art. 7 i 14 definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również wszystkie podmioty gospodarcze zajmujące się lotnictwem cywilnym;”;

2) 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 oraz art. 14, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania, jeżeli spełnione są następujące warunki.”;

b) ust. 2a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2a. W okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r. 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 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.”;

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 od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r. lub je anulować. W tym kontekście koordynator uwzględni dodatkowe zasady i wytyczne, o których mowa w ust. 5, zależnie od warunków 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 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tras, w przypadku których zostały nałożone zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 mające skutek w tymczasowym zawieszeniu obsługi takich tras.”;

– uchyla się lit. e);

(ii) uchyla się akapity drugi, trzeci, czwarty i piąty;

(iii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku gdy skutki rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie i zniszczenie infrastruktury krytycznej mają wpływ na zdolność do wykonywania przewozów lotniczych oraz na popyt na przewozy lotnicze, koordynatorzy stosują akapit pierwszy lit. a) w odniesieniu do tras między Unią a Ukrainą przez okres zamknięcia przestrzeni powietrznej lub okres zamknięcia portów lotniczych, w zależności od tego, co nastąpi później, i przez dodatkowy okres wynoszący 16 tygodni. Koordynator powiadamia Komisję o dacie rozpoczęcia i zakończenia okresu wynoszącego 16 tygodni.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4a. Ponadto okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r. 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 możliwość podróży lub popyt na podróże oraz że na danych trasach ograniczenia powodują którąkolwiek z poniższych sytuacji:

a) częściowe lub całkowite zamknięcie granicy, portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej przez znaczną część odpowiedniego okresu rozkładowego;

- b) poważne utrudnienia w podróżowaniu pasażerów z dowolnym przewoźnikiem na danej bezpośredniej trasie przez znaczną część odpowiedniego okresu rozkładowego, przykładowo w przypadku gdy takie utrudnienia są związane z którymkolwiek z następujących powodów:
- ograniczenia związane z podróżą ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania, zakaz wszelkich niezbędnych 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 usług branży turystyczno-hotelarskiej i użyteczności publicznej, w tym transportu, prowadzące do znacznego spadku popytu na dowolnym końcu trasy,

- ograniczenia liczby pasażerów przypadających na jeden lot i częstotliwości lotów przypadających na jednego 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 nagle 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.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie przez okres, w którym stosuje się ograniczenia, o których mowa w akapicie pierwszym, i przez dodatkowy okres nieprzekraczający sześciu tygodni z zastrzeżeniem przepisów akapitów trzeciego i czwartego. Jeżeli jednak ograniczenia te przestają mieć zastosowanie, gdy do końca okresu rozkładowego pozostaje mniej niż sześć tygodni, niniejszy ustęp ma zastosowanie do pozostałej części sześciotygodniowego okresu, wyłącznie w przypadku gdy w następnym okresie rozkładowym 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.

W przypadku gdy większość państw członkowskich reprezentujących co najmniej 50 % ludności Unii stosuje ograniczenia, o których mowa w akapicie pierwszym, które mają znaczący wpływ na możliwość podróży lub popyt na podróże i powodują którąkolwiek z sytuacji, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–c), każdy z koordynatorów może, na podstawie jednomyślnej decyzji koordynatorów wszystkich koordynowanych portów lotniczych Wspólnoty dotyczącej faktu, że niewykorzystywanie czasów na start lub lądowanie jest co do zasady uzasadnione po powiadomieniu Komisji i państw członkowskich, stosować niniejszy ustęp do wszystkich czasów na start lub lądowanie posiadanych w takich portach lotniczych przez okres obowiązywania ograniczeń i przez dodatkowy okres nieprzekraczający sześciu tygodni, pod warunkiem że ograniczenia te mają wpływ na dużą liczbę tras do lub z portów lotniczych Wspólnoty, co sprawia, że ruch lotniczy w Unii jest w znacznym stopniu nierentowny, lub prowadzi do nierównych warunków działania.

- 4b. W przypadku gdy niewykorzystanie czasu na start lub lądowanie jest uzasadnione ograniczeniami, o których mowa w ust. 4 lub 4a, koordynatorzy uznają, że ten czas na start lub lądowanie został wykorzystany w ramach danej serii czasów na start lub lądowanie.

- 4c. Przewoźnicy lotniczy, których działalność jest utrudniona przez środki ograniczające przyjęte na podstawie art. 29 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) lub art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w tym środki ograniczające obowiązujące w dniu... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], oraz przewoźnicy lotniczy podlegający zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, którzy są wymienieni w załączniku A lub B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006*, nie są uprawnieni do powoływania się na uzasadnienie niewykorzystania czasów na start lub lądowanie zgodnie z ust. 4 i 4a niniejszego artykułu.

Jednak na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w przypadku gdy tacy przewoźnicy lotniczy mają zezwolenie na użytkowanie statków powietrznych w ramach leasingu z załogą od przewoźnika lotniczego, którego działalność nie jest utrudniona przez takie środki ograniczające i który nie podlega takiemu zakazowi wykonywania przewozów, mogą oni powołać się na uzasadnienie niewykorzystania czasów na start lub lądowanie zgodnie z ust. 4 i 4a, pod warunkiem że przestrzegane są przepisy bezpieczeństwa mające zastosowanie w Unii.

- 4d. 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).”;

- d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie ust. 4 i 4a przez koordynatora portu lotniczego objętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.”;

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

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10a

Przydział czasów na start lub lądowanie w odpowiedzi na pewne sytuacje kryzysowe”;

b) uchyla się ust. 1, 2 i 4;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 25 marca 2023 r. oraz do celów art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 2 i 4 oraz art. 14 ust. 6 akapit pierwszy, jeżeli przewoźnik lotniczy wykaże wobec koordynatora, że wykorzystał przydzielone mu serie czasów na start lub lądowanie tak, jak ustalił koordynator, przez co najmniej 75 % czasu podczas okresu rozkładowego, na który seria ta została przydzielona, ten przewoźnik lotniczy jest uprawniony do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym okresie rozkładowym.”;

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku gdy dane opublikowane przez Eurocontrol wyraźnie wskazują, że tygodniowy ruch lotniczy w okresie dwóch kolejnych tygodni utrzymuje się poniżej poziomu 80 % natężenia ruchu lotniczego z 2019 r. z powodu kryzysu związanego z COVID-19, innych sytuacji epidemiologicznych lub jako bezpośredni skutek wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie oraz że – jak wynika z prognoz Eurocontrolu 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 ust. 3 niniejszego artykułu i w art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 2 i 4 oraz art. 14 ust. 6 akapit pierwszy w przedziale od 0 % do 70 % w odniesieniu do dowolnego okresu rozkładowego przypadającego między dniem 30 października 2022 r. a dniem 28 października 2023 r. Zastosowana wartość procentowa musi być proporcjonalna do poziomowi ruchu lotniczego przewidzianego w prognozach Eurocontrolu.

Przyjmując te akty delegowane, 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 obciążenia;

- c) środki wprowadzane przez organy publiczne w związku z kryzysem związanym z COVID-19 lub inną sytuacją epidemiologiczną, które mają znaczny wpływ na natężenie ruchu lotniczego do lub z portów lotniczych Unii, przymusowe zmiany tras wynikające z zamknięcia przestrzeni powietrznych lub zakazu 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 COVID-19 lub innych sytuacji epidemiologicznych charakteryzujących się wysokim stopniem zaraźliwości i mogących spowodować znaczny spadek liczby podróży lotniczych.

Z myślą o przygotowaniu rozkładów przed okresem rozkładowym przez przewoźników lotniczych Komisja stara się przyjąć te akty delegowane przed rozpoczęciem okresu rozkładowego, aby umożliwić przewoźnikom lotniczym zaplanowanie ich rozkładów lotów. W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności Komisja może przyjmować takie akty w trakcie okresu rozkładowego.”;

e) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. W przypadku gdy Komisja stwierdza, że ze względu na wynikające z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie zniszczenie infrastruktury i wpływ wojny na warunki życia, stopniowe przywracanie ruchu lotniczego między Ukrainą a Unią wymaga niższego wskaźnika minimalnego wykorzystania czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do tras do i z Ukrainy, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12a w celu zmiany wartości procentowych określonych w ust. 3 niniejszego artykułu i w art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 2 i 4 oraz art. 14 ust. 6 akapit pierwszy w przedziale od 0 % do 70 % dla czasów na start lub lądowanie wykorzystywanych na trasach między UE a Ukrainą w odniesieniu do dowolnego okresu rozkładowego przypadającego między dniem 30 października 2022 r. a dniem 28 października 2023 r.

Przyjmując te akty delegowane, Komisja uwzględnia 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 zakazu 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.”;

f) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

- „6. W przypadku gdy ze względu na długotrwały wpływ kryzysu związanego z COVID-19, inne sytuacje epidemiologiczne lub bezpośrednie skutki rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w art. 12b.
7. W okresie, w którym ma zastosowanie złagodzenie zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie zgodnie z ust. 3, 5 lub 5a niniejszego artykułu, 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. Bez uszczerbku dla art. 10 ust. 4 i 4a, 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 okresie rozkładowym jedynie wówczas, gdy cała seria czasów na start lub lądowanie została wykorzystana lub gdy cała seria czasów na start lub lądowanie została uznana za wykorzystaną zgodnie z art. 10 ust. 4b przez tego przewoźnika przez co najmniej 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. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Bez uszczerbku dla praw do odwoływania się na mocy prawa krajowego skargi dotyczące stosowania art. 7 ust. 2, art. 8, 8a i 10, art. 10a ust. 7 oraz art. 14 ust. 1–4 i 6 składane są do komitetu koordynacyjnego. Komitet, w terminie jednego miesiąca od złożenia skargi, rozpatruje sprawę i jeżeli jest to możliwe, przedstawia koordynatorowi propozycje stanowiące próbę rozwiązania problemu. Jeżeli problem, którego dotyczy skarga, nie może zostać rozwiązany, odpowiedzialne państwo członkowskie może, w terminie następnych dwóch miesięcy, zapewnić mediację prowadzoną przez organizacje reprezentujące przewoźników lotniczych lub porty lotnicze lub przez inną stronę trzecią.”;

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

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, powierza się Komisji do dnia 28 października 2023 r.”;

7) art. 14 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 4 i 4a, jeżeli przewoźnik lotniczy nie może osiągnąć 80 % wskaźnika wykorzystania, jak określono w art. 8 ust. 2, koordynator, po wysłuchaniu zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może podjąć decyzję o pozbawieniu tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałej części okresu rozkładowego i o umieszczeniu ich w puli.

Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 4 i 4a, jeżeli po przydzielonym czasie odpowiadającym 20 % okresu ważności serii nie zostały wykorzystane żadne czasy na start lub lądowanie z tej serii czasów na start lub lądowanie, koordynator, po wysłuchaniu zainteresowanego przewoźnika lotniczego, umieszcza dane serie czasów na start lub lądowanie w puli w odniesieniu do pozostałej części okresu rozkładowego.

W okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r., w przypadku gdy koordynator na podstawie dostępnych mu informacji stwierdzi, że przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności w porcie lotniczym i nie jest już w stanie wykorzystać przydzielonych mu czasów na start lub lądowanie, koordynator, po wysłuchaniu zainteresowanego przewoźnika lotniczego, pozbawia go danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałej części okresu rozkładowego i umieszcza ją w do puli.

W okresie od dnia 30 października 2022 r. do dnia 28 października 2023 r., w przypadku gdy koordynator na podstawie dostępnych mu informacji stwierdzi, że przewoźnik lotniczy objęty środkami ograniczającymi przyjętymi na podstawie art. 29 TUE lub art. 215 TFUE, w tym środkami ograniczającymi obowiązującymi w dniu ...[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], lub przewoźnik lotniczy podlegający zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii wymieniony 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 rozkładowego, koordynator po wysłuchaniu zainteresowanego przewoźnika lotniczego pozbawia go danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałej części okresu rozkładowego i umieszcza ją w do puli.

Jednak w przypadku gdy przewoźnik lotniczy podlega zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii i jest wymieniony w załączniku A lub B do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006 oraz ma zezwolenie na użytkowanie statków powietrznych w ramach leasingu z załogą od przewoźnika lotniczego, którego działalność nie jest utrudniona przez takie środki ograniczające i który nie podlega takiemu zakazowi wykonywania przewozów akapit czwarty niniejszego ustępu nie ma zastosowania do czasów na start lub lądowanie tego przewoźnika, pod warunkiem że przestrzegane są przepisy bezpieczeństwa mające zastosowanie w Unii.”.

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 Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca