

Bruksela, 29 kwietnia 2020 r.  
(OR. en)

7576/20

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2020/0042(COD)

---

AVIATION 52  
CODEC 307

#### PISMO PRZEWODNIE

---

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,<br>podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU                                                                                                                                                                                           |
| Data otrzymania: | 29 kwietnia 2020 r.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Do:              | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii<br>Europejskiej                                                                                                                                                                                                       |
| Nr dok. Kom.:    | COM(2020) 178 final                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Dotyczy:         | Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU<br>EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego – w związku z pandemią<br>COVID-19 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)<br>nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów<br>lotniczych na terenie Wspólnoty |

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 178 final.

Załącznik: COM(2020) 178 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 29.4.2020 r.  
COM(2020) 178 final

2020/0069 (COD)

**SENSITIVE\*** : *Limited to Cabinets  
until adoption*

Wniosek

## **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające – w związku z pandemią COVID-19 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

---

\* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

Pandemia COVID-19 powoduje poważne pogorszenie koniunktury gospodarczej w wyniku gwałtownego spadku popytu i wprowadzenia środków publicznych służących ograniczeniu jej rozprzestrzeniania się. Jej poważne negatywne skutki są odczuwalne w Unii Europejskiej i na całym świecie. Dotkliwość tych skutków będzie zależała zarówno od czasu trwania pandemii COVID-19, jak i od środków pomocy i środków służących odbudowie gospodarki wprowadzanych na szczeblu europejskim i krajowym. W szczególności kryzys ma bezprecedensowy wpływ na sektor lotnictwa. Bez interwencji ten kryzys płynności w sektorze lotniczym może w ciągu kilku miesięcy prowadzić do niewyplącalności.

Sektor lotnictwa ma strategiczne znaczenie dla Unii Europejskiej i ma bardzo duży wkład w ogólną gospodarkę i zatrudnienie w UE. Na przykład w 2016 r. lotnictwo zapewniało 9,4 mln miejsc pracy w UE, a jego udział w unijnym PKB wyniósł ponad 624 mld EUR. Lotnictwo ma również duże znaczenie dla sukcesu MŚP i turystyki<sup>1</sup>. Każde euro wydane w sektorze lotniczym generuje trzy euro w gospodarce ogółem, a każde nowe miejsce pracy w lotnictwie generuje kolejne trzy w innych sektorach<sup>2</sup>.

Biorąc pod uwagę istotny wkład sektora lotnictwa we wzrost gospodarczy i zatrudnienie, skutki pandemii COVID-19 w tym sektorze mogą mieć daleko idące konsekwencje dla gospodarki UE, a także dla połączeń, handlu, przystępności cenowej i możliwości wyboru podróży, które będą odczuwalne przez długi okres.

Mniejsze zapotrzebowanie, zamknięcie granic i tymczasowe ograniczenia połączeń lotniczych wewnątrz UE oraz między UE a dużymi rynkami międzynarodowymi mogą powodować dalszy znaczący spadek pasażerskiego ruchu lotniczego. Na początku kwietnia w całej sieci europejskiej wykonywano o ponad 90 % lotów mniej w porównaniu z tym samym okresem w 2019 r.<sup>3</sup>. W marcu tylko dla lotów wewnątrzunijnych<sup>4</sup> liczba odwołanych biletów lotniczych przekroczyła o około 4,5 mln liczbę nowych rezerwacji. Przewiduje się, że zapotrzebowanie ze strony pasażerów przez cały 2020 r. będzie o 35–46 % niższe od poziomu z 2019 r.<sup>5</sup>.

Aby złagodzić skutki pandemii, niezbędna jest ambitna i skoordynowana reakcja polityczna. W związku z tym, że wkład lotnictwa w ogólne wyniki unijnej gospodarki i jej obecność na świecie jest tak duży, ogromnie ważne jest podjęcie przez UE działań wspierających unijny sektor lotnictwa. Niniejsze rozporządzenie ma na celu tymczasową zmianę niektórych przepisów obowiązujących aktów prawnych z zakresu lotnictwa, aby ułatwić Komisji i organom krajowym przeciwdziałanie szeregowi negatywnych skutków pandemii COVID-19 oraz łagodzenie ich wpływu na sektor lotnictwa w czasie kryzysu. Te tymczasowe środki obejmują: 1) zmianę przepisów dotyczących przyznawania przewoźnikom lotniczym koncesji w przypadku problemów finansowych spowodowanych pandemią COVID-19, 2) uproszczenie procedur mających zastosowanie do nakładania ograniczeń w zakresie praw przewozowych, 3) umożliwienie bardziej efektywnego udzielania zamówień dotyczących

---

<sup>1</sup> Źródło: ATAG – Aviation benefits beyond borders (Korzyści z lotnictwa bez granic), 2018

<sup>2</sup> Źródło: ACI (Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych)

<sup>3</sup> Źródło: Eurocontrol

<sup>4</sup> Źródło: Global Distribution Systems

<sup>5</sup> Źródło: ACI/IATA

usług obsługi naziemnej i 4) umożliwienie przedłużenia umów dotyczących usług obsługi naziemnej do dnia 31 grudnia 2021 r.

### **1.1. Zmiana przepisów rozporządzenia (WE) nr 1008/2008<sup>6</sup> dotyczących przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym**

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 państwa członkowskie muszą zawiesić lub cofnąć koncesję każdego przewoźnika lotniczego, który może nie być w stanie wywiązywać się ze swoich istniejących i potencjalnych zobowiązań finansowych przez kolejne dwanaście miesięcy. Właściwy organ może również przyznać takiej linii lotniczej koncesję tymczasową. Koncesja tymczasowa ma umożliwić linii lotniczej restrukturyzację i kontynuację działalności, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo. Doświadczenie pokazuje jednak, że jej przyznanie to również bardzo negatywny sygnał dla rynku odnośnie do perspektywy przetrwania linii lotniczej, co z kolei pogłębia jej problemy finansowe, w szczególności w zakresie przepływu środków pieniężnych. Prawdopodobnie wiele linii lotniczych, które przed kryzysem były w dobrej kondycji finansowej, znajdzie się w sytuacji, w której ich problemy z płynnością doprowadzą do prawnej konieczności zawieszenia lub cofnięcia ich koncesji lub też zastąpienia jej koncesją tymczasową. W kontekście obecnego kryzysu może to powodować niepotrzebne obciążenia administracyjne, nie przynosząc wyraźnych korzyści ekonomicznych ani korzyści w zakresie bezpieczeństwa.

Proponuje się zatem tymczasowe zawieszenie tego formalnego obowiązku państw członkowskich, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo, przy jednoczesnym utrzymaniu obowiązku monitorowania przez te państwa zdolności finansowej ich przewoźników na potrzeby ochrony pasażerów przed nadmiernym ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa oraz utrzymania przez przewoźników zdolności przekazywania organom ds. bezpieczeństwa stosownych informacji.

### **1.2. Zmiana przepisów rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 dotyczących środków nadzwyczajnych**

Zgodnie z art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 państwo członkowskie może odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki w związku z nagłymi krótkotrwałymi problemami wynikającymi z okoliczności, których nie można było przewidzieć i których nie można było uniknąć. Aby zapewnić zgodność takich działań z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz obiektywnymi i niedyskryminującymi kryteriami, należy o nich bezzwłocznie informować Komisję i pozostałe państwa członkowskie, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie. Ponadto jeżeli problemy wymagające zastosowania takiego działania utrzymują się ponad 14 dni, państwo członkowskie ma obowiązek odpowiednio informować Komisję oraz inne państwa członkowskie i może, za zgodą Komisji, przedłużać działanie na dalsze okresy nieprzekraczające 14 dni.

Zgoda Komisji na drugi okres 14 dni i co do zasady na każdy kolejny okres 14 dni ma formę decyzji Komisji. Przepis ten opracowano z myślą o sytuacjach krótkotrwałych i doświadczenie pokazało już, że nie jest on dostosowany do kontekstu pandemii COVID-19, która może potrwać wiele miesięcy, co nakłada na Komisję i państwa członkowskie niepotrzebne obciążenia administracyjne. Art. 21, który ma zastosowanie do „krótkotrwałych problemów”, w sposób oczywisty nie jest dostosowany do obecnego kryzysu.

<sup>6</sup> 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 (wersja przekształcona), Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

Należy zatem wprowadzić tymczasowe odstępstwo od wymogów proceduralnych art. 21. Wyjaśniono, że odstępstwo umożliwia państwu członkowskiemu tymczasowe stosowanie uzasadnionych i proporcjonalnych środków nadzwyczajnych przez okres dłuższy niż 14 dni, ale ograniczony do czasu trwania zagrożeń dla zdrowia publicznego związanych z pandemią COVID-19. Na żądanie dowolnego zaangażowanego państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić te środki, jeżeli nie spełniają one wymagań art. 21 ust. 1 lub są w inny sposób sprzeczne z prawem Unii. W tym celu państwa członkowskie są zobowiązane do informowania Komisji o zmianach czasu trwania i zakresu środków nadzwyczajnych, które stosują.

### **1.3. Przedłużenie okresu, w którym podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej mogą prowadzić działalność w portach lotniczych Unii na podstawie dyrektywy 96/67/WE<sup>7</sup>**

Aby poradzić sobie z tym nagłym ograniczeniem działalności na niespotykaną dotychczas skalę oraz w perspektywie krótkoterminowej pomóc przedsiębiorstwom świadczącym usługi obsługi naziemnej w uzyskaniu dostępu do zasobów niezbędnych do pokrycia kosztów stałych, które od marca 2020 r. znacznie przewyższają ich dochody, niektóre państwa członkowskie gwarantują kredyty, o które przedsiębiorstwa mogą zwracać się do instytucji bankowych w celu odzyskania minimalnej płynności.

Gwarancje kredytowe udzielane przedsiębiorstwom na kredyty obejmują jednak analizę szeregu kryteriów, która ma na celu ocenę stabilności przedsiębiorstwa ubiegającego się o pożyczkę. Niektóre przedsiębiorstwa działające na rynku usług obsługi naziemnej są jednak, przynajmniej w odniesieniu do części ich działalności, objęte systemem operacyjnym, który stabilności nie gwarantuje, gdyż w zastosowaniu art. 11 ust. 1 lit. d) dyrektywy 96/67/WE są wybierane na okres nieprzekraczający siedmiu lat.

Upadłości byłyby szkodliwe dla całego sektora (portów lotniczych i linii lotniczych), ponieważ ograniczyłyby konkurencję w perspektywie krótko- i średnioterminowej i doprowadziły do zakłócenia świadczenia usług obsługi naziemnej, co mogłoby również utrudnić przywrócenie stanu wyjściowego. W związku z tym, aby zapewnić wymagane zabezpieczenia wierzycielom podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w celu uzyskania gwarancji pożyczek umożliwiających uniknięcie ewentualnego bankructwa, na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. d) dyrektywy 96/67/WE proponowane rozporządzenie przewiduje, że umowy dostawców wybranych na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 dyrektywy 96/67/WE, które wygasają między datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a dniem 31 grudnia 2020 r., można przedłużyć do dnia 31 grudnia 2021 r. To przedłużenie powinno stanowić wystarczające zabezpieczenie dla wierzycieli podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej. Ponadto w wyniku kryzysu usługi obsługi naziemnej mogą przestać być rentowne, a niektóre organy zarządzające mogą potrzebować zamówić je. Należy przypomnieć, że w takich przypadkach zastosowanie ma dyrektywa 2014/25/UE<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

<sup>8</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE, Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

#### **1.4. Wprowadzenie trybu pilnego procedury wyboru podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na czas kryzysu związanego z COVID-19.**

Art. 11 ust. 1 lit. e) dyrektywy 96/67/WE stanowi, że w przypadku gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej zaprzestanie działalności przed upływem okresu, na który został wybrany w drodze przetargu przeprowadzonego zgodnie z tym artykułem, zostaje on zastąpiony w oparciu o procedurę ustanowioną w art. 11 ust. 1.

W okolicznościach takich jak pandemia COVID-19 możliwe jest bankructwo jednego z usługodawców w portach lotniczych, w których liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona w zastosowaniu art. 6 ust. 2 i art. 9 dyrektywy 96/67/WE, co wywoła potrzebę szybkiego zastąpienia upadłego usługodawcy. Art. 11 ust. 2 stanowi, że organ zarządzający portem lotniczym może sam świadczyć usługi obsługi naziemnej bez konieczności przeprowadzenia przetargu. Może to jednak dotyczyć jedynie przedziału czasu potrzebnego na organizację nowego przetargu i jest mało prawdopodobne, aby porty lotnicze, które do tej pory nie świadczyły usług obsługi naziemnej, mogły tak szybko zacząć je świadczyć. To samo ograniczenie dotyczy własnej obsługi naziemnej przez linie lotnicze, których obecność w danym porcie lotniczym jest nieznacząca.

W związku z tym w kontekście pandemii COVID-19 oraz na zasadzie odstępstwa od dyrektywy 96/67/WE, jeżeli przynajmniej jeden podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym zbankrutuje w okresie pandemii COVID-19 oraz z przyczyn bezpośrednio związanych z jej skutkami, proponowane przepisy przejściowe zezwalają organowi zarządzającemu portem lotniczym na bezpośredni wybór – na maksymalny okres sześciu miesięcy – podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej bez konieczności organizowania procedury selekcji zgodnie z art. 11 ust. 1.

Zmiany te przewidują również możliwość przedłużenia przez Komisję odnośnych okresów, których dotyczy akt delegowany, w trybie pilnym.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

### **2.1. Podstawa prawna**

Podstawą niniejszego wniosku jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przepis ten umożliwia przyjęcie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego i stanowił podstawę prawną rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i dyrektywy 96/67/WE.

### **2.2. Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie z następujących względów. W przypadkach gdy spełnione są warunki określone w art. 9 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, rozporządzenie to nie zezwala państwom członkowskim na utrzymanie koncesji bez ich zawieszenia, cofnięcia lub wydania koncesji tymczasowych. Ma to zastosowanie niezależnie od kontekstu, takiego jak pandemia COVID-19, i nawet gdy problemy z płynnością są przejściowe. W odniesieniu do ograniczeń ruchu rozporządzenie dopuszcza środki stosowane przez dłużej niż 14 dni jedynie na podstawie zgody Komisji na każdy odnośny okres. Dyrektywa 96/67/WE nie zezwala na zastąpienie w trybie pilnym podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, które zbankrutowały, ani na przedłużenie okresu, w którym podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej mogą prowadzić działalność. Cele te można osiągnąć jedynie poprzez wprowadzenie do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 nowych przepisów przejściowych, wprowadzających odstępstwo od art. 11 dyrektywy 96/67/WE.

### 2.3. **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonego celu, tj. ograniczenia wpływu obecnej pandemii COVID-19 na stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i dyrektywy 96/67/WE. Proponowany środek jest zatem proporcjonalny, w tym pod względem ograniczenia czasu stosowania proponowanych środków tymczasowych.

### 2.4. **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć ten cel, instrument prawny musi mieć bezpośredni i ogólny charakter. Właściwym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie.

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

### 3.1. **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Jest to środek nadzwyczajny, wprowadzany z powodu rozprzestrzenienia się epidemii COVID-19.

### 3.2. **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jednak zarówno władze państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały Komisję do przyjęcia wniosku w sprawie odpowiednich środków w kontekście rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 oraz świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii w rozumieniu dyrektywy 93/67/WE.

### 3.3. **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono, właściwe zgromadzenie wiedzy eksperckiej nie było możliwe ze względu na pilny charakter problemu. Komisja skorzystała jednak z doświadczenia zdobytego w kontaktach z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z sektora lotnictwa, które obejmowały między innymi konsultacje z ekspertami.

### 3.4. **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków.

### 3.5. **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

## 4. **WPLYW NA BUDŻET**

Nie dotyczy.

## 5. **ELEMENTY FAKULTATYWNE**

### 5.1. **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Proponowane środki nie obejmują żadnych szczególnych ustaleń w zakresie monitorowania lub sprawozdawczości, jednak Komisja powinna zostać zobowiązana do śledzenia rozwoju sytuacji związanej z pandemią COVID-19 oraz jej wpływem na transport lotniczy, a w razie potrzeby powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego przedłużającego okres zastosowania środków.

## 5.2. Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Wniosek składa się z czterech elementów:

- 1) Dzięki dodaniu nowych ustępów 1a, 1b i 1c w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 państwa członkowskie nie będą musiały zawieszać ani cofać koncesji przewoźników lotniczych, w odniesieniu do oceny przeprowadzonej w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., nawet jeżeli nie są już przekonane, że dany wspólnotowy przewoźnik lotniczy może wywiązać się ze swoich istniejących i potencjalnych zobowiązań przez okres 12 miesięcy, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz że istnieje realna szansa na przywrócenie zadowalającej sytuacji finansowej w ciągu 12 miesięcy. W należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może przedłużyć ten okres w drodze aktu delegowanego, który może przyjąć w trybie pilnym.
- 2) Dodanie do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 nowego art. 21a umożliwi państwom członkowskim, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. i na określonych warunkach, odmowę wykonywania praw przewozowych, ograniczenie ich wykonywania lub nałożenie na nie warunki, jeżeli będzie to konieczne do opanowania pandemii COVID-19. W należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może przedłużyć ten okres w drodze aktu delegowanego, który może przyjąć w trybie pilnym.
- 3) Nowy art. 24a, stanowiący nowy rozdział IVa rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, umożliwia organom zarządzającym portem lotniczym przedłużenie umów o świadczenie usług obsługi naziemnej do dnia 31 grudnia 2021 r., na zasadzie odstąpienia od dyrektywy 96/67/WE. Umożliwia również organowi zarządzającemu portem lotniczym bezpośredni wybór podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej na maksymalny okres sześciu miesięcy. W należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może przedłużyć ten okres w drodze aktu delegowanego, który może przyjąć w trybie pilnym. Odnośną zmianę zakresu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 odzwierciedla zmiana art. 1 ust. 1.
- 4) Nowy art. 25a i nowy art. 25b rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 określają procedurę przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w proponowanym art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****zmieniające – w związku z pandemią COVID-19 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty**

(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-Społecznego<sup>9</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>10</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 doprowadziła 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 epidemii, takich jak zamknięcie granic i zakazy ruchu lotniczego.
- (2) Dane opublikowane przez menedżera sieci UE w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) wskazują na spadek ruchu lotniczego w regionie europejskim pod koniec marca 2020 r. o około 90 % w porównaniu z marcem 2019 r. W wyniku wystąpienia pandemii przewoźnicy lotniczy zgłaszają znaczący spadek rezerwacji z wyprzedzeniem i odwołują wiele lotów na zimowy sezon lotniczy 2019–2020 i letni sezon lotniczy 2020. Ten nagły spadek popytu i niespotykana wcześniej liczba odwołań spowodowały poważny problem z płynnością u przewoźników lotniczych, który jest bezpośrednim skutkiem pandemii COVID-19.
- (3) Unijni przewoźnicy lotniczy, którzy przed pandemią COVID-19 byli w dobrej kondycji finansowej, napotykają problemy z płynnością, co może doprowadzić do zawieszenia lub wycofania ich koncesji lub też zastąpienia ich koncesjami tymczasowymi, choć nie wynika z przyczyn gospodarczych o charakterze strukturalnym. Przyznanie koncesji tymczasowej zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia

---

<sup>9</sup> Dz.U. C z, s. .<sup>10</sup> Dz.U. C z, s. .

(WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>11</sup> może stanowić negatywny sygnał dla rynku odnośnie do perspektywy przetrwania danej linii lotniczej, co z kolei może pogłębić jej hipotetyczne problemy finansowe. Nie należy zatem zawieszać ani cofać koncesji tych operatorów na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie od marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz że istnieje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w ciągu 12 miesięcy. Po zakończeniu tego okresu 12 miesięcy unijny przewoźnik lotniczy powinien podlegać procedurze określonej w art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Obowiązek określony w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, dotyczący informowania Komisji, należy rozumieć jako mający zastosowanie również do decyzji o niezawieszaniu lub niecofaniu koncesji.

- (4) Oprócz środków nadzwyczajnych, które mogą być stosowane zgodnie z art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w przypadku wystąpienia nagłych krótkotrwałych problemów, wynikających z okoliczności, których nie można było przewidzieć i których nie można było uniknąć, państwa członkowskie powinny mieć możliwość odmowy wykonywania praw przewozowych, ograniczenia ich wykonywania lub nałożenia na nie warunków w celu rozwiązywania problemów wynikających z pandemii COVID-19, która może trwać długo. Takie środki nadzwyczajne podejmowane w kontekście pandemii COVID-19 powinny być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriach mających zastosowanie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (5) W portach lotniczych, gdzie liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona zgodnie z art. 6 ust. 2 i art. 9 dyrektywy Rady 96/67/WE<sup>12</sup>, podmioty świadczące usługi można wybrać maksymalnie na okres siedmiu lat. Z tego powodu usługodawcy, dla których okres ten dobiega końca, mogą mieć trudności z dostępem do finansowania. Okres ten należy zatem przedłużyć.
- (6) W wyniku pandemii COVID-19 w portach lotniczych, gdzie liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona, jeden lub kilka podmiotów świadczących usługi może zaprzestać działalności w danym porcie lotniczym zanim będzie można wybrać nowego usługodawcę na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 dyrektywy 96/67/WE. W takich okolicznościach organ zarządzający portem lotniczym może podjąć decyzję o bezpośrednim wyborze podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej na maksymalnie sześć miesięcy. Jeżeli organ zarządzający portem lotniczym musi zamówić usługi obsługi naziemnej w wyniku pandemii COVID-19 i jest podmiotem zamawiającym w rozumieniu art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE<sup>13</sup>, musi spełnić wymogi dyrektywy 2014/25/UE.
- (7) Trudno przewidzieć dalszy przebieg pandemii COVID-19 oraz jej dalszy wpływ na sektor transportu lotniczego. Komisja powinna stale analizować wpływ COVID-19 na sektor transportu lotniczego, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

<sup>13</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

przedłużać okres obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku utrzymania się niekorzystnych warunków.

- (8) W celu przedłużenia, w koniecznych i uzasadnionych przypadkach, okresu, w którym właściwe organy wydające koncesje mogą zdecydować nie zawieszać lub nie cofać koncesji, okresu, w którym państwa członkowskie mogą odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, oraz okresu, w którym można przedłużyć umowy o świadczenie usług obsługi naziemnej i w czasie którego organ zarządzający portem lotniczym może wybrać bezpośrednio podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. 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 prawa. 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.
- (9) Z uwagi na pilny charakter sprawy, związany z wyjątkowymi okolicznościami uzasadniającymi proponowane środki, a w szczególności aby szybko przyjąć niezbędne środki i zaradzić poważnym i bezpośrednim problemom z którymi boryka się sektor, należy przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa 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.
- (10) Nieprzewidywalny i gwałtowny wybuch pandemii COVID-19 oraz odnośne procedury ustawodawcze wymagane przy wprowadzaniu odpowiednich środków uniemożliwiły przyjęcie tych środków w terminie. Z tego powodu przepisy niniejszego rozporządzenia powinny objąć również okres poprzedzający jego wejście w życie. Biorąc pod uwagę charakter tych przepisów, takie podejście nie powinno skutkować naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych stron.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1008/2008.
- (12) Ze względu na pilny charakter sprawy spowodowany wyjątkowymi okolicznościami uzasadniającymi przyjęte środki należy zapewnić natychmiastowe wejście w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

W rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do wykonywania wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych oraz ustalanie taryf

wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych. Ustanawia ono również tymczasowe zasady dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii.”;

2) w art. 9 dodaje się ust. 1a, 1b i 1c w brzmieniu:

„1a. Właściwy organ wydający koncesje może postanowić nie zawieszać lub nie cofać koncesji przewoźnika unijnego na podstawie ocen, o których mowa w ust. 1, przeprowadzonych w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. przed upływem tego okresu, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz że istnieje realna perspektywa przywrócenia zadowalającej sytuacji finansowej w ciągu następnych 12 miesięcy. Na koniec 12-miesięcznego okresu organ ten dokonuje przeglądu wyników przedmiotowego unijnego przewoźnika lotniczego i podejmuje decyzję, czy należy zawiesić lub cofnąć koncesję, i czy przyznać tymczasową koncesję na podstawie ust. 1.

1b. Jeżeli na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w poprzednim roku i że najlepsze dostępne dane naukowe wskazują, że wynika to z pandemii COVID-19, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresu od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., o którym mowa w ust. 1a.

1c. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 1b. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W przypadku spełnienia kryteriów, o których mowa w ust. 1b, Komisja przyjmuje możliwe najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 1b.

1d. Jeżeli, w przypadku długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, wymaga tego szczególnie pilna potrzeba, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się procedurę przewidzianą w art. 25b”;

3) dodaje się art. 21a w brzmieniu:

#### *„Artykuł 21a*

#### ***Środki nadzwyczajne związane z pandemią Covid-19***

1. Niezależnie od art. 21, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie mogą, bez zgody Komisji, o której mowa w art. 21 ust. 1, odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, jeżeli jest to konieczne do zwalczania pandemii COVID-19. Działanie takie musi być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości i opiera się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.
2. Państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję i inne państwa członkowskie o takim działaniu i czasie jego trwania oraz przedstawia im odpowiednie uzasadnienie. Jeżeli państwo członkowskie zmienia, zawiesza lub wycofuje takie działanie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, informuje o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
3. Na żądanie dowolnego z zaangażowanych państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić działanie, o którym mowa w ust. 2, jeżeli nie spełnia ono wymagań ust. 1 lub jest w inny sposób sprzeczne z prawem Unii.

4. Jeżeli na podstawie najlepszej wiedzy naukowej, dowodów i danych potwierdzających utrzymywanie się pandemii COVID-19 Komisja uzna, że ograniczenia, restrykcje i nakładanie warunków na wykonywanie praw przewozowych przez państwa członkowskie mogą być potrzebne po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane, odpowiednio zmieniając odnośny okres.
5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria, o których mowa w ust. 4. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja możliwie najszybciej przyjmuje akt delegowany, o którym mowa w ust. 4.
6. Jeżeli, w przypadku długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, wymaga tego szczególnie pilna potrzeba, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się procedurę przewidzianą w art. 25b.”;
- 4) dodaje się rozdział IVa i art. 24a w brzmieniu:

#### **„ROZDZIAŁ IVa**

#### **TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ**

##### *Artykuł 24a*

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 lit. d) dyrektywy 96/67/WE organ zarządzający portem lotniczym może przedłużyć do dnia 31 grudnia 2021 r. okres ważności umów podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej wybranych na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy, wygasających w okresie od dnia [wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. do dnia 31 grudnia 2020 r.
2. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 lit. e) dyrektywy 96/67/WE, i nie naruszając przepisów dyrektywy 2014/25/UE, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., w przypadku gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej zaprzestaje działalności przed upływem okresu, na który został wybrany, organ zarządzający portem lotniczym może wybrać podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej bezpośrednio na maksymalny okres sześciu miesięcy lub do dnia 31 grudnia 2020 r., w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.
3. Jeżeli na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w poprzednim roku, że wynika ono z pandemii COVID-19 i powoduje zakłócenia obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii lub trudności podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej z dostępem do finansowania, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresów, o których mowa w ust. 1 i 2.
4. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 3. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja możliwie najszybciej przyjmuje akt delegowany przewidziany w ust. 3.

5. Jeżeli, w przypadku długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, wymaga tego szczególnie pilna potrzeba, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się procedurę przewidzianą w art. 25b.
6. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 3. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje akt delegowany przewidziany w ust. 3.
7. Jeżeli, w przypadku długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, wymaga tego szczególnie pilna potrzeba, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się procedurę przewidzianą w art. 4.”;
- 5) dodaje się art. 25a i 25b w brzmieniu:

*„Artykuł 25a*

***Wykonywanie przekazanych uprawnień***

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w tym artykule, powierza się Komisji na okres jednego roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie tego artykułu wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 25b*

***Tryb pilny***

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzi w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie

z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25a. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.”.

## *Artykuł 2*

### *Wejście w życie*

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*