

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/1889****z dnia 23 lipca 2021 r.****zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do przedłużenia środków dotyczących tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w związku z kryzysem związanym z COVID-19**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 10a ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kryzys związany z COVID-19 nadal doprowadza do spadku natężenia ruchu lotniczego w wyniku znacznego spadku popytu na podróże lotnicze i bezpośrednich środków zastosowanych przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19. Z danych przedstawionych przez Eurocontrol wynika, że w pierwszej połowie 2021 r. natężenie ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej EOG było raczej stabilne i stanowiło około 38 % natężenia ruchu lotniczego w analogicznym okresie w 2019 r., przy czym obserwuje się tendencję wzrostową. W prognozie Eurocontrol wskazano, że według najbardziej prawdopodobnego scenariusza roczne średnie natężenie ruchu lotniczego w 2021 r. i 2022 r. wyniesie odpowiednio 50 % i 72 %.
- (2) Zaistniała sytuacja jest poza kontrolą przewoźników lotniczych, a wynikające z niej dobrowolne lub narzucone odwoływanie usług lotniczych przez przewoźników lotniczych w związku ze zmieniającym się popytem stanowi konieczną lub uzasadnioną reakcję na te okoliczności.
- (3) Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w związku z art. 10 ust. 2 przewoźnik lotniczy musi wykorzystać co najmniej 80 % serii czasów na start lub lądowanie, które zostały mu przydzielone, aby nie stracić pierwszeństwa historycznego w odniesieniu do tych czasów na start lub lądowanie, zgodnie z zasadą dotyczącą wykorzystania czasów na start lub lądowanie. W świetle kryzysu związanego z COVID-19 oraz z myślą o ochronie kondycji finansowej przewoźników lotniczych i uniknięciu niekorzystnych skutków środowiskowych wynikających z wykonywania pustych lub prawie pustych przelotów wyłącznie w celu zachowania związanych z nimi czasów na start lub lądowanie zawieszono zasadę dotyczącą wykorzystania czasów na start lub lądowanie w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 28 marca 2021 r.
- (4) W dniu 16 lutego 2021 r. w związku z dalszym wpływem kryzysu związanego z COVID-19 na natężenie ruchu lotniczego Unia zmieniła rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w celu dalszego złagodzenia wobec linii lotniczych zasady dotyczącej wykorzystania czasów na start lub lądowanie w letnim okresie rozkładowym w 2021 r. poprzez zawieszenie stosowania tej zasady przez dalszy okres począwszy od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r.
- (5) Na podstawie art. 10a ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany okresu zawieszenia zasady dotyczącej wykorzystania czasów na start lub lądowanie określonej w art. 10a ust. 3.
- (6) Ponadto na podstawie art. 10a ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 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 w celu zmiany wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie w zakresie od 30 % do 70 %.
- (7) Pomimo obserwowanego stopniowego wzrostu poziomu ruchu lotniczego w pierwszej połowie 2021 r. nadal są niskie w porównaniu z tym samym okresem w 2019 r., tj. średnio wynoszą one około 38 % natężenia ruchu lotniczego w analogicznym okresie w 2019 r. Mimo że faktycznie trudno jest dokładnie przewidzieć, jak będzie przebiegał proces poprawy poziomów ruchu lotniczego, można jednak oczekiwać, że sytuacja ta utrzyma się w najbliższej przyszłości, a różnica między natężeniem ruchu lotniczego w 2021 r. a poziomem z 2019 r. będzie stopniowo niwelowana. Na podstawie czteroletniej prognozy Eurocontrol z dnia 21 maja 2021 r. zgodnie z najbardziej prawdopodobnym scenariuszem zakładającym osiągnięcie skuteczności szczepienia w 2022 r. roczne poziomy ruchu wynosiłyby średnio 50 % do 72 % analogicznych poziomów z 2019 r., odpowiednio w roku 2021 i 2022. Na podstawie dostępnych miesięcznych prognoz Eurocontrol na 2021 r. i dostępnej rocznej średniej Eurocontrol na 2022 r. oczekuje się, że natężenie ruchu lotniczego w zimowym okresie rozkładowym 2021/2022 osiągnie poziom 70 % poziomów z 2019 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

- (8) Z danych zgromadzonych przez Światową Organizację Zdrowia i Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób wynika, że utrzymujące się ograniczenie ruchu lotniczego stanowi efekt kryzysu związanego z COVID-19. Dostępne dane wskazują na korelację między zmieniającą się liczbą zachorowań a działaniami państw członkowskich i państw trzecich podejmowanymi w odpowiedzi na te zmieniające się dane liczbowe, tj. przyjmowaniem środków wpływających na podróże lotnicze i skutkujących spadkiem natężenia ruchu lotniczego. Takie środki, które można wdrożyć lub znieść w bardzo krótkim czasie, zwiększają ogólną niepewność i mają niekorzystny wpływ na zaufanie konsumentów i zachowanie konsumentów w zakresie dokonywania rezerwacji.
- (9) Mając na uwadze zmieniającą się liczbę zachorowań na COVID-19 i ewentualne rozprzestrzenienie się nowych wariantów, należy spodziewać się znacznej liczby odwołanych lotów w wyniku kryzysu związanego z COVID-19 w nadchodzącym zimowym okresie rozkładowym, który rozpoczyna się w dniu 31 października 2021 r. i trwa do dnia 26 marca 2022 r., jeżeli linie lotnicze będą zobowiązane do wykorzystania posiadanej pełnej puli czasów na start lub lądowanie z 2019 r. zgodnie z art. 8 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- (10) Należy zatem przedłużyć okres określony w art. 10a ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 z dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r.
- (11) Popyt na podróże w zimowym okresie rozkładowym trwającym od dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r. nadal może utrzymać się na niskim poziomie pomimo postępów poczynionych w ramach kampanii szczepień, wzrostu bezpieczeństwa podróży i ograniczaniu przez państwa środków wpływających na podróżowanie. Utrzymujący się nieznaczny popyt w zimowym okresie rozkładowym może świadczyć o tym, że mamy do czynienia z bardziej długoterminowymi zmianami strukturalnymi na rynku i w zachowaniu konsumentów. Wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie należy ustalić zatem na takim poziomie, aby, z jednej strony, uniknąć niezamierzonego niekorzystnego wpływu na sytuację finansową linii lotniczych oraz aby uniknąć niekorzystnych skutków środowiskowych wynikających z wykonywania pustych lub prawie pustych przelotów wykonywanych wyłącznie w celu zachowania praw do czasów na start lub lądowanie wynikających z pierwszeństwa historycznego, a, z drugiej strony, aby zachęcić linie lotnicze do wydajnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego albo zwrotu czasów na start lub lądowanie do puli w celu umożliwienia ich wykorzystania przez pozostałych użytkowników z myślą o zapewnieniu wydajnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego.
- (12) Ponadto wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie należy ustalić na poziomie, który gwarantuje wykonywanie minimalnej ilości usług w celu zwiększenia zaufania wśród pasażerów, efektywne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych w zimowym okresie rozkładowym 2021/2022 oraz zapewnienie niezawodnej sieci połączeń.
- (13) W ramach wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie należy również uwzględnić bardziej długoterminowe zmiany strukturalne na rynku i w zachowaniu konsumentów, aby umożliwić stopniowe dostosowanie się rynku do zmieniającego się popytu i uwolnienie przepustowości na potrzeby zimowego okresu rozkładowego 2022/2023. Jest to istotne, w szczególności mając na uwadze, że część linii lotniczych wykorzystała czasy na start lub lądowanie w 2020 r. i na początku 2021 r. przydzielone na zasadzie *ad hoc* bez uzyskania historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie.
- (14) Wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie w zimowym okresie rozkładowym 2021/2022 należy zatem ustalić na poziomie 50 %.
- (15) O ile zasadniczo zakłada się, że przewoźnicy lotniczy wznowiliby działalność, jak tylko popyt zostanie przywrócony, to jednak niższy próg wykorzystania stwarza ryzyko, że niektórzy przewoźnicy mogą ograniczyć operacje w niektórych portach lotniczych do minimum niezbędnego jedynie do utrzymania praw do tych czasów na start lub lądowanie wynikających z pierwszeństwa historycznego ze szkodą dla konkurentów, operatorów portów lotniczych i konsumentów. Potencjalne udostępnienie określonej przepustowości portu lotniczego w wyniku wprowadzenia tego nowego wskaźnika wykorzystania prawdopodobnie nie spowoduje poważnego zakłócenia operacji i sieci linii lotniczych, co miałyby miejsce w przypadku obowiązywania wyższego wskaźnika wykorzystania.
- (16) Na potrzeby pewności prawa, w szczególności z punktu widzenia koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie i operatorów, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

Art. 10a ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 otrzymuje brzmienie:

„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 26 marca 2022 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 od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. i 50 % czasu podczas okresu rozkładowego od dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r., 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 niniejszym ustępie akapit pierwszy, wartości procentowe, o których mowa w art. 10 ust. 4 i art. 14 ust. 6 lit. a), wynoszą 50 % w przypadku okresu rozkładowego od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. oraz 50 % w przypadku okresu rozkładowego od dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r.”.

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2021 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

---