

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2022/255

z dnia 15 grudnia 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 10a ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Natężenie ruchu lotniczego w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) było w ciągu 2021 r. stale wyższe w porównaniu z analogicznymi tygodniami roku 2020 po wybuchu kryzysu związanego COVID-19, co świadczy o kontynuacji ożywienia ruchu. W prognozie Eurocontrol wskazano, że według najbardziej prawdopodobnego scenariusza roczne średnie natężenie ruchu lotniczego wyniesie 89 % w 2022 r.
- (2) Ruch lotniczy nie odbudowuje się w takim samym tempie we wszystkich regionach świata, a w niektórych krajach nadal obowiązują restrykcyjne środki sanitarne, które ograniczają popyt konsumpcyjny, przyjęte przez władze publiczne w celu złagodzenia rozprzestrzeniania się COVID-19. Ponadto niepewne pozostają kwestie rozwoju sytuacji związanej z COVID-19 i ewentualnych nowych wariantów budzących obawy.
- (3) 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.
- (4) 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 „wykorzystaj lub strać”. W świetle kryzysu związanego z COVID-19, a także 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 stosowanie zasady „wykorzystaj lub strać” w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r., a następnie ograniczono przedmiotowy wskaźnik do 50 % od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r.
- (5) Pomimo stałego wzrostu w 2021 r. natężenie ruchu lotniczego w EOG nadal pozostaje niższe od poziomu z 2019 r. Dane Eurocontrol pokazują, że w październiku 2021 r. natężenie ruchu lotniczego było ogółem o 27 % mniejsze niż w 2019 r.
- (6) Zgodnie z siedmioletnią prognozą Eurocontrol z dnia 15 października 2021 r., w najbardziej prawdopodobnym scenariuszu, natężenie ruchu w 2022 r. osiągnie średnią roczną wynoszącą 89 % analogicznego poziomu z 2019 r. Na podstawie dostępnych miesięcznych prognoz Eurocontrol na 2021 r. i dostępnej rocznej średniej Eurocontrol na 2022 r. oczekuje się, że natężenie ruchu lotniczego w okresie rozkładowym lato 2022 mieścić się będzie w przedziale od 85 % i powyżej 89 % poziomów z 2019 r. Poziomy z 2019 r. zostaną jednak osiągnięte dopiero z końcem 2023 r. W związku z tym uzasadnione jest założenie, że w porównaniu z natężeniem ruchu lotniczego w 2019 r. spadek utrzyma się prawdopodobnie w okresie rozkładowym lato 2022.

⁽¹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

- (7) Z danych zgromadzonych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) i Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) 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. Oznacza to, że utrzymujący się spadek ruchu lotniczego stanowi efekt kryzysu związanego z COVID-19.
- (8) Chociaż z danych ECDC z dnia 30 września 2021 r. wynika, że zaszczepiono 61,1 % całkowitej populacji w EOG, to dane pochodzące ze strony internetowej WHO pokazują, że wskaźnik wyszczepienia pozostaje w wielu krajach na niskim poziomie. Ponadto utrzymuje się stan niepewności co do możliwości pojawienia się w różnych regionach nowych wariantów budzących obawy. Ożywienie ruchu lotniczego nie będzie zatem następować się w takim samym tempie na poziomie globalnym.
- (9) Państwa członkowskie i państwa trzecie będą prawdopodobnie nadal reagować na nowe warianty, wprowadzając środki, które mogą mieć znaczący wpływ na podróże lotnicze. W związku z tym uzasadnione jest dalsze oczekiwanie odwoływania znacznej liczby lotów w nadchodzącym letnim okresie rozkładowym wskutek kryzysu związanego z COVID-19, w szczególności na trasach do krajów, które stosują bardzo rygorystyczne środki sanitarne lub w których wskaźnik wyszczepienia pozostaje niski. W rezultacie nie można oczekiwać, że przewoźnicy lotniczy będą przestrzegać normalnego wskaźnika wykorzystania czasów na start lub lądowanie na poziomie 80 % na wszystkich trasach.
- (10) Należy zatem przedłużyć okres określony w art. 10a ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 95/93, aby uwzględnić okres rozkładowy lato 2022 trwający od dnia 27 marca 2022 r. do dnia 29 października 2022 r.
- (11) Dane dotyczące odwołanych lotów, współczynników wypełnienia miejsc w samolocie, wielkości floty i wskaźników wykorzystania były bardzo zróżnicowane dla poszczególnych przewoźników lotniczych w zależności od ich modeli biznesowych i obsługiwanych rynków. Na podstawie przekazanych danych dotyczących 16 przewoźników unijnych i 16 przewoźników spoza Unii można było odnotować tendencję wzrostową w okresie od marca 2021 r. do lipca 2021 r. Monitorowane wskaźniki pokazują mniej pozytywną tendencję w przypadku przewoźników lotniczych wykonujących przewozy na trasach długodystansowych, których dotyczą środki sanitarne poważnie utrudniające podróże pasażerskie, co dodatkowo uzasadnia przedłużenie okresu złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie określonego w art. 10a ust. 3.
- (12) Ogólnie zachęcające oznaki ożywienia ruchu lotniczego na rynku EOG, ponowne otwarcie ważnych rynków międzynarodowych (np. Stany Zjednoczone Ameryki od listopada 2021 r.) oraz rosnąca łatwość podróżowania w państwach, które uznają certyfikat COVID-19, uzasadniają zwiększenie wskaźnika wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie do 64 %.
- (13) Dane dotyczące rezerwacji z wyprzedzeniem wskazują, że w 2021 r. pasażerowie nadal dokonują rezerwacji bliżej dat wylotu, niż miało to miejsce w 2019 r. Tendencja ta ulega jednak stopniowej poprawie.
- (14) Wskaźnik wykorzystania czasów na start lub lądowanie należy ustalić na poziomie przyczyniającym się do osiągnięcia celu, jakim jest przyznanie przewoźnikom lotniczym w obecnych okolicznościach złagodzenia zasad, ale również do osiągnięcia celu, jakim jest zapewnienie efektywnego wykorzystania przepustowości portów lotniczych. 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 okresu rozkładowego lato 2023. Co więcej, potencjalne udostępnienie określonej przepustowości portu lotniczego w wyniku wprowadzenia tego nowego wskaźnika wykorzystania nie spowoduje raczej poważnego zakłócenia operacji i sieci przewoźników lotniczych, co miałyby miejsce w przypadku zastosowania wyższego wskaźnika wykorzystania.
- (15) W najbardziej prawdopodobnym scenariuszu prognozy ruchu lotniczego Eurocontrol ustalono, że natężenie ruchu lotniczego w okresie rozkładowym lato 2022 będzie na poziomie wyższym niż 85 % i ewentualnie przekraczającym 89 %. Wskaźnik wykorzystania przydziałów wynoszący 64 % nadal zapewnia zatem przewoźnikom lotniczym rozsądny margines na nieprzewidziane wydatki, jeżeli planowane loty musiałyby zostać odwołane w krótkim terminie.
- (16) Niższe natężenie ruchu lotniczego w innych regionach świata nie musi być brane pod uwagę przy ustalaniu wskaźnika wykorzystania przydziałów, ponieważ na takich trasach można przyznać odpowiednie odstępstwo od zasady „wykorzystaj lub strac” na podstawie art. 10 ust. 4 lit. e) rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- (17) 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. Wskaźnik wykorzystania przydziałów wynoszący 64 % ograniczy to ryzyko.

- (18) Do celów 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 29 października 2022 r. oraz do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2, jeżeli przewoźnik lotniczy wykaże wobec koordynatora, że wykorzystał dane serie czasów na start lub lądowanie, jak ustalił koordynator, przez co najmniej 50 % czasu podczas okresu rozkładowego od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r., 50 % czasu podczas okresu rozkładowego od dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r. oraz 64 % czasu podczas okresu rozkładowego od dnia 27 marca 2022 r. do dnia 29 października 2022 r., dany 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, wartości procentowe, o których mowa w art. 10 ust. 4 i art. 14 ust. 6 lit. a), wynoszą 50 % dla okresu rozkładowego od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r., 50 % dla okresu rozkładowego od dnia 31 października 2021 r. do dnia 26 marca 2022 r. oraz 64 % dla okresu rozkładowego od dnia 27 marca 2022 r. do dnia 29 października 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 15 grudnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca