KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.3.2020 r.
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93[1] określa zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych UE. Jej art. 10 zawiera zasadę „wykorzystaj lub strać", zgodnie z którą przewoźnicy lotniczy muszą wykorzystać co najmniej 80 % swoich przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym sezonie lotniczym (letnim lub zimowym), aby zachować pierwszeństwo w stosunku do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w odpowiednim sezonie lotniczym następnego roku (tzw. „prawo nabyte").

Pojawienie się ognisk epidemicznych SARS-CoV-2 ma poważny wpływ na przewoźników lotniczych, prowadząc do znacznego spadku natężenia ruchu lotniczego na całym świecie od początku 2020 r. Jeśli chodzi o europejskich przewoźników lotniczych, wpływ ten początkowo dotyczył lotów do i z Chińskiej Republiki Ludowej oraz Specjalnego Regionu Administracyjnego Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej w styczniu 2020 r., ale rozprzestrzenienie się wirusa od stycznia 2020 r. doprowadziło do ogólnego pogorszenia sytuacji, w tym w Europie. Nie można przewidzieć dalszego rozwoju epidemii ani czasu trwania jej skutków.

Jednak ze względu na spadek popytu ze strony pasażerów przewoźnicy lotniczy rozpoczęli już i kontynuują odwoływanie lotów, co w zimowym sezonie lotniczym 2019–2020 i letnim sezonie lotniczym 2020 spowoduje wykorzystanie przydziałów czasu na start lub lądowanie poniżej przewidzianego w rozporządzeniu progu 80 %.

Średni roczny wzrost liczby pasażerów w Europie w latach 2009–2019 wyniósł 3,3 %, natomiast w pierwszych dwóch tygodniach marca 2020 r. w porównaniu z tym samym okresem w 2019 r. Eurocontrol odnotował spadek liczby lotów o 10 %. Biorąc pod uwagę malejący popyt wywołany tym kryzysem, większość europejskich przewoźników lotniczych zatrzymuje statki powietrzne na ziemi. Oznacza to, że utrzyma się spadek liczby lotów. Negatywna tendencja w porównaniu z rokiem poprzednim rozciąga się na sezon letni, w odniesieniu do którego, według IATA, przewoźnicy lotniczy odnotowują spadek rezerwacji z wyprzedzeniem na okres marzec–czerwiec 2020 r. rzędu 40–60 % w przypadku tras poza Włochami, przy czym w nieco większym stopniu dla połączeń krótkodystansowych niż długodystansowych. Na początku marca 2020 r. liczba rezerwacji na trasy włoskie spadła o ponad 50 %, co powoduje spadek współczynników obciążenia do zaledwie 40 %.

Europejskie porty lotnicze przewidują w pierwszym kwartale 2020 r. utratę 67 mln pasażerów. Zjawisko to ma poważny wpływ na transport lotniczy w całej Unii.

Na podstawie informacji dostępnych obecnie dzięki Eurocontrol, pochodzących od przewoźników lotniczych i portów lotniczych, uzasadnione jest założenie, że obecna sytuacja, charakteryzująca się wyjątkowym spadkiem popytu, utrzyma się przynajmniej w marcu, kwietniu, maju i czerwcu 2020 r.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przewoźnicy lotniczy są jednak zobowiązani do wykorzystania co najmniej 80 % przydziałów

[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).

czasu na start lub lądowanie w ciągu sezonu lotniczego, na który zostały one przydzielone, aby mieć zagwarantowane te same czasy na start lub lądowanie na analogiczny sezon w kolejnym roku. Ze względu na brak jakichkolwiek środków neutralizujących na potrzeby tych obliczeń prawdopodobne jest, że w celu ochrony praw nabytych przewoźnicy lotniczy będą wykonywać wiele lotów przy bardzo niskich współczynnikach obciążenia, powiększając przez to straty finansowe i powodując niekorzystny wpływ na środowisko.

Na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 95/93 koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie jest jedyną osobą odpowiedzialną za przydzielanie czasu na start lub lądowanie i jest zobowiązany działać zgodnie z tym rozporządzeniem [jego art. 4 ust. 5]. W zakresie zadań przydzielania czasu na start lub lądowanie koordynatorzy są niezależni i nie są związani instrukcjami żadnego podmiotu.

W opisanych okolicznościach rozporządzenie (EWG) nr 95/93 należy zmienić, aby ochronić prawa nabyte przewoźników lotniczych w odniesieniu do przydziałów czasów na start lub lądowanie, których nie wykorzystano w okresie największego wpływu pojawienia się ognisk epidemicznych SARS-CoV-2 na rynek lotniczy. Proponowany okres to cztery miesiące od marca 2020 r. do czerwca 2020 r. w odniesieniu do wszystkich lotów. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że poważne skutki wystąpienia ognisk epidemicznych SARS-CoV-2 pojawiły się najpierw w Chińskiej Republice Ludowej i Specjalnym Regionie Administracyjnym Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej, proponuje się dłuższy okres ochrony praw nabytych w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywanych przy przewozach lotniczych do tych miejsc docelowych i z tych rynków. Dodatkowy okres rozpoczyna się w dniu 23 stycznia 2020 r., kiedy to władze zamknęły pierwszy port lotniczy Chińskiej Republiki Ludowej.

Zmiana ta będzie mieć formę przepisu, zgodnie z którym koordynatorzy uznają przydziały czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do wskazanego okresu odniesienia za wykorzystane. Przepis ten złagodzi skutki obecnego kryzysu i zapewni przewoźnikom lotniczym pewność prawa w odniesieniu do odpowiednich części sezonów lotniczych. Koordynatorzy będą mogli dokonać ponownego przydzielenia według potrzeb wszelkich przydziałów czasu na start lub lądowanie zwolnionych w związku z tym przez przewoźników lotniczych. Każdy ponowny przydział tego rodzaju będzie mieć charakter doraźny i nie będzie wpływać na sytuację przewoźników, gdyż zgodnie z proponowaną zasadą przyjęte zostanie założenie, że wykorzystali oni przedmiotowe przydziały czasu na start lub lądowanie.

Charakter obecnych okoliczności sprawia, że bardzo trudno jest przewidzieć, kiedy sytuacja w zakresie zdrowia publicznego powróci do normy i odbudowana zostanie ufność konsumencka. Przedłużenie wnioskowanego środka na cały sezon letni 2020 (kończący się w dniu 24 października 2020 r.) byłoby nieproporcjonalne w stosunku do jego wyraźnie określonego celu, jeżeli w międzyczasie sytuacja faktycznie powróci do normy. Z tego względu proponuje się przyznanie Komisji uprawnień do przedłużenia, w razie potrzeby, okresu obowiązywania środków w drodze aktów delegowanych. Tego rodzaju decyzje Komisji powinny być oparte na najnowszych dostępnych informacjach opublikowanych przez menedżera sieci UE w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) oraz na odpowiednich opiniach naukowych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93 nie odnosi się do problemów, z którymi borykają się przewoźnicy lotniczy w wyniku wystąpienia ognisk SARS-CoV-2 w związku z ich zdolnością do utrzymania przydziałów czasu na start lub lądowanie na kolejne sezony lotnicze. Należy

zatem zmienić rozporządzenie, aby złagodzić skutki obecnego kryzysu, zapewnić przewoźnikom lotniczym pewność prawa oraz utrzymać jedność europejskiego systemu przydzielania czasu na start lub lądowanie.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego usług lotniczych i powiązanych z lotnictwem zależy od wyników gospodarczych przewoźników lotniczych. Negatywne skutki gospodarcze obecnej epidemii SARS-CoV-2 dla przewoźników lotniczych mogą zagrażać ich kondycji finansowej i mieć poważne negatywne skutki dla systemu transportowego i całej gospodarki. Dlatego też zmiana rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w celu zaradzenia obecnym poważnym trudnościom przewoźników lotniczych jest bardzo ważna.

Środek ten służy również osiągnięciu istotnego celu w zakresie zrównoważonego rozwoju, ponieważ likwiduje bodziec zachęcający przewoźników lotniczych do wykonywania lotów przy niskich współczynnikach obciążenia jedynie po to, by utrzymać przydziały czasu na start lub lądowanie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą niniejszego wniosku jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Artykuł ten umożliwia przyjęcie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego i służył już jako podstawa prawna rozporządzenia (EWG) nr 95/93.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie z następujących względów: rozporządzenie (EWG) nr 95/93 nie zezwala państwom członkowskim na zobowiązanie koordynatorów do uwzględniania niewykorzystanych przydziałów czasu na start lub lądowanie z powodów, z jakimi mamy obecnie do czynienia. Cel ten można osiągnąć jedynie poprzez zmianę samego rozporządzenia przez Unię.

- **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie wpływu obecnych ognisk SARS-CoV-2 na stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 95/93. Proponowany środek jest zatem proporcjonalny, w tym odnośnie do czasu jego obowiązywania w stosunku do różnych miejsc docelowych.

- **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć ten cel, instrument prawny musi mieć bezpośredni i ogólny charakter, podobnie jak rozporządzenie (EWG) nr 95/93. Właściwym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie.

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

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Jest to środek nadzwyczajny, wprowadzany z powodu nagłego i nieprzewidywalnego pojawienia się ognisk epidemicznych SARS-CoV-2, a następnie rozprzestrzeniania się choroby Covid-19. Z tego powodu środek nie jest istotny dla programu sprawności regulacyjnej i nie przeprowadzono oceny *ex post*.

Środek ten jest jednak podobny pod względem zakresu i skutku do wcześniejszych zmian rozporządzenia (EWG) nr 95/93, wprowadzonych w odpowiedzi na inne sytuacje nadzwyczajne. Przykłady obejmują:

– rozporządzenie (WE) nr 894/2002 (przyjęte w 2002 r. w następstwie ataków terrorystycznych z 11 września 2001 r.);

– rozporządzenie (WE) nr 1554/2003 (przyjęte w 2003 r. po wojnie w Iraku i pojawieniu się ogniska epidemicznego zespołu ostrej niewydolności oddechowej – SARS); oraz

– rozporządzenie (WE) nr 545/2009 w 2009 r. (przyjęte w trakcie światowego kryzysu finansowego).

- **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 (EWG) nr 95/93.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono, właściwe zgromadzenie wiedzy fachowej nie było możliwe ze względu na pilny charakter problemu. Komisja skorzystała jednak z doświadczeń zdobytych podczas stosowania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 i wprowadzania w nim zmian, co obejmowało również konsultacje z ekspertami.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków. Środek ten jest podobny pod względem zakresu i skutków do wcześniejszych zmian rozporządzenia (EWG) nr 95/93, wprowadzonych w odpowiedzi na inne sytuacje nadzwyczajne. Środek ma na celu zmniejszenie strat finansowych ponoszonych przez przewoźników lotniczych w wyniku stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” oraz ograniczenie niekorzystnego wpływu na środowisko.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Środek ten nie obejmuje żadnych szczególnych ustaleń w zakresie monitorowania lub sprawozdawczości, jednak Komisja powinna zostać zobowiązana do śledzenia rozwoju sytuacji związanej z ogniskami epidemicznymi SARS-CoV-2 oraz jego wpływem na transport lotniczy, a w razie potrzeby powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego przedłużającego okres zastosowania środka.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 10a zastępuje się nowym artykułem, który zobowiązuje koordynatorów do uznania – do celów oceny wykorzystania praw nabytych – przydziałów czasu na start lub lądowanie, przyznanych na okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r., za wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu pierwotnie je przyznano. W przypadku przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywanych na potrzeby lotów między UE a Chińską Republiką Ludową lub między UE a Specjalnym Regionem Administracyjnym Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej uwzględnia się dodatkowo wcześniejszy okres (od dnia 23 stycznia 2020 r.). Warunkiem jest aby, w odniesieniu do przypadków po wejściu w życie proponowanego rozporządzenia, każdy taki przydział czasu na start lub lądowanie zwrócić koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie. Zwrócone przydziały czasu na start lub lądowanie, które zostaną następnie przydzielone innym przewoźnikom lotniczym, nie uprawniają wykorzystujących je przewoźników lotniczych do korzystania z zasady praw nabytych.

Art. 10a uprawnia również Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, jeżeli kryzys związany z ogniskami epidemicznymi SARS-CoV-2 nie minie i w dalszym ciągu będzie negatywnie wpływać na transport lotniczy, w tym na zasadę praw nabytych przy przydziałach czasu na start lub lądowanie. Z uwagi na szybkość rozwoju epidemii konieczne jest przyjęcie aktów delegowanych w trybie pilnym.

2020/0042 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych 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[2],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[3],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Pojawienie się ognisk epidemicznych zespołu ostrej niewydolności oddechowej powodowanego przez nowy koronawirus SARS-CoV-2 doprowadziło 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. Związane z tym poważne konsekwencje dla przewoźników lotniczych, które ujawniły się już w styczniu 2020 r. w odniesieniu do Chińskiej Republiki Ludowej i Specjalnego Regionu Administracyjnego Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej, stały się powszechne od dnia 1 marca 2020 r. i mogą mieć wpływ na co najmniej dwa sezony lotnicze, a mianowicie zimę 2019/2020 i lato 2020.

(2) Przewoźnicy lotniczy nie mają kontroli nad zaistniałą sytuacją, a wynikające z niej dobrowolne lub narzucone odwoływanie przez przewoźników przewozów lotniczych stanowi konieczną lub uzasadnioną reakcję na te okoliczności. W szczególności dobrowolne odwołania chronią kondycję finansową przewoźników lotniczych i pozwalają uniknąć skutków środowiskowych wynikających z pustych lub prawie pustych przelotów, wykonywanych wyłącznie w celu utrzymania związanych z nimi przydziałów czasu na start lub lądowanie.

(3) Dane opublikowane przez menedżera sieci UE w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) wskazują na spadek natężenia ruchu lotniczego w regionie europejskim w pierwszej połowie marca 2020 r. o 10 %.

[2] Dz.U. C […] z […], s. […].
[3] Dz.U. C […] z […], s. […].

W wyniku wystąpienia ognisk choroby przewoźnicy lotniczy zgłaszają znaczący spadek rezerwacji z wyprzedzeniem i odwołują wiele lotów na okres zimowy 2019–2020 i okres letni 2020.

(4) Zgodnie z art. 8 ust. 2 w związku z art. 10 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 niewykorzystanie przez przewoźnika lotniczego 80 % serii przydziałów czasu na start lub lądowanie, które zostały mu przyznane w koordynowanym porcie lotniczym, stanowi zagrożenie dla pierwszeństwa historycznego w odniesieniu do tych czasów na start lub lądowanie.

(5) Art. 10 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 umożliwia koordynatorom przydziałów czasu na start lub lądowanie pominięcie, do celów obliczania pierwszeństwa historycznego, niewykorzystanych przydziałów czasu na start lub lądowanie w okresach, kiedy przewoźnik lotniczy nie mógł wykonać planowanych przewozów lotniczych, na przykład ze względu na zamknięcie portu lotniczego. Artykuł ten nie odnosi się jednak do sytuacji takich jak pojawienie się ognisk epidemicznych SARS-CoV-2. Należy zatem przyjąć odpowiedni środek.

(6) W świetle znanych rezerwacji i prognoz epidemiologicznych na obecnym etapie można racjonalnie oczekiwać, że w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do co najmniej 30 czerwca 2020 r. wystąpi znaczna liczba odwołań, które można przypisać wystąpieniu ognisk epidemicznych SARS-CoV-2. Niewykorzystanie przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznanych na ten okres nie powinno powodować utraty przez przewoźników lotniczych pierwszeństwa historycznego, z jakiego korzystaliby w innym wypadku. Należy zatem określić warunki, na jakich na te niewykorzystane przydziały czasu na start lub lądowanie należy uznawać za wykorzystane w kontekście odpowiedniego kolejnego sezonu.

(7) Przydziały czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych stanowią cenny zasób gospodarczy. Mimo ogólnego spadku natężenia ruchu lotniczego odwoływanie przewozów lotniczych nie powinno uniemożliwiać wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie przez innych przewoźników lotniczych, którzy chcieliby korzystać z przedmiotowych przydziałów czasu na start lub lądowanie w sposób tymczasowy i bez możliwości uzyskiwania praw nabytych. W związku z tym, jeżeli nie są one wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały przydzielone, przydziały czasu na start lub lądowanie należy bezzwłocznie zwrócić koordynatorowi.

(8) Trudno przewidzieć dalszy przebieg epidemii SARS-CoV-2 i jej dalszy wpływ na przewoźników lotniczych. Komisja powinna stale analizować wpływ SARS-CoV-2 na sektor transportu lotniczego, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki przedłużać okres obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku utrzymania się niekorzystnych warunków.

(9) Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w celu przedłużenia okresu obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli będzie to konieczne i uzasadnione. 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.

(10) Z uwagi na pilny charakter sprawy, związany z wyjątkowymi okolicznościami uzasadniającymi proponowane środki, 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.

(11) 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 (EWG) nr 95/93 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 10a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10a

1. Do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że przydziały czasu na start lub lądowanie przyznane na okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu pierwotnie je przydzielono.

2. Do celów art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że przydziały czasu na start lub lądowanie przyznane na okres od dnia 23 stycznia 2020 r. do dnia 29 lutego 2020 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone, w zakresie, w jakim dotyczą przewozów lotniczych między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi w Chińskiej Republice Ludowej lub w Specjalnym Regionie Administracyjnym Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej.

3. Jeżeli chodzi o przydziały czasu na start lub lądowanie na terminy późniejsze niż tydzień po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, ust. 1 ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy odpowiednie niewykorzystane czasy na start lub lądowanie udostępniono koordynatorowi do ponownego przydziału innym przewoźnikom lotniczym.

4. Jeżeli na podstawie danych liczbowych opublikowanych przez menedżera sieci UE w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (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 wpływu pojawienia się ognisk epidemicznych SARS-CoV-2, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 12a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresu określonego w ust. 1.

5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację w świetle kryteriów określonych w ust. 4. Na podstawie dostępnych informacji Komisja przedstawi sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie do dnia 15 kwietnia 2020 r. W razie konieczności, przyjmie – najszybciej, jak to możliwe – akt delegowany, o którym mowa w ust. 4.

6. Jeżeli, w przypadku długotrwałego wpływu SARS-CoV-2 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, wymaga tego szczególnie pilna potrzeba, do aktów

delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się procedurę przewidzianą w art. 12b.”;

2) dodaje się art. 12 a i 12b w brzmieniu:

„Artykuł 12a

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 art. 10a, powierza się Komisji na okres jednego roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10a, 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 art. 10a 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 12b

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzą 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. 12a ust. 6. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.”.

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 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*