I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/696

z dnia 25 maja 2020 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, w związku z pandemią COVID-19

(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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ([1]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku natężenia ruchu lotniczego w wyniku znaczącego spadku popytu na usługi transportowe oraz przyjęcia przez państwa członkowskie i państwa trzecie bezpośrednich środków mających zapobiec rozprzestrzenianiu się pandemii, takich jak zamknięcie granic i zakazy ruchu lotniczego.

(2) Dane opublikowane przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, wskazują na spadek natężenia ruchu lotniczego w regionie europejskim pod koniec marca 2020 r. o około 90 % w porównaniu z marcem 2019 r. W wyniku wystąpienia pandemii COVID-19 przewoźnicy lotniczy zgłaszają znaczny spadek rezerwacji z wyprzedzeniem oraz odwołują wiele lotów na zimowy sezon lotniczy 2019–2020 i letni sezon lotniczy 2020. Nagły spadek popytu oraz niespotykana wcześniej liczba odwołań spowodowały poważne problemy z płynnością u przewoźników lotniczych. Te problemy z płynnością mają bezpośredni związek z pandemią COVID-19.

(3) Unijni przewoźnicy lotniczy, którzy przed pandemią COVID-19 byli w dobrej kondycji finansowej, napotykają problemy z płynnością, co mogłoby doprowadzić do zawieszenia lub cofnięcia ich koncesji lub też zastąpienia ich koncesjami tymczasowymi, mimo iż nie jest to podyktowane przyczynami gospodarczymi o charakterze strukturalnym. Przyznanie koncesji tymczasowej zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ([2]) mogłoby stanowić negatywny sygnał dla rynku w odniesieniu do perspektywy przetrwania przewoźnika lotniczego, co z kolei pogłębiłoby jego problemy finansowe, które w innej sytuacji miałyby charakter jedynie tymczasowy. Nie należy zatem zawieszać ani cofać koncesji takich przewoźników lotniczych na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., pod warunkiem że nie jest zagro-

([1]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 maja 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 maja 2020 r.

([2]) 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).

żone bezpieczeństwo oraz że występuje 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, powinien mieć również zastosowanie do decyzji o niezawieszaniu lub niecofnięciu koncesji.

(4) Oprócz środków nadzwyczajnych, które mogłyby 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 mogłaby 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, które mają 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 ([3]), podmioty świadczące usługi można wybrać maksymalnie na okres siedmiu lat. Z tego powodu podmioty świadczące usługi, w przypadku których okres ten dobiega końca mogą mieć w związku z tym trudności z uzyskaniem dostępu do finansowania. Ten maksymalny okres należy zatem przedłużyć.

(6) W wyniku pandemii COVID-19 w portach lotniczych, gdzie liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona, jeden lub większa liczba podmiotów świadczących usługi mógłby zaprzestać działalności w danym porcie lotniczym zanim będzie można wybrać nowy podmiot świadczący usługi na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 dyrektywy 96/67/WE. W takich okolicznościach organ zarządzający portem lotniczym powinien mieć możliwość zadecydowania o bezpośrednim wyborze podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej na maksymalnie sześć miesięcy. Należy przypomnieć, że w przypadku gdy 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 ([4]), zastosowanie ma ta dyrektywa.

(7) Odbudowa sytuacji finansowej powinna odbywać się na podstawie planu mającego na celu zabopiegania zwolnieniom oraz z gwarancjami, że odbudowa sytuacji finansowej nie odbędzie się ze szkodą dla praw pracowników. Przedłużenie upoważnień dla podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej powinno mieć na celu zachowanie miejsc pracy i praw pracowniczych.

(8) Trudno przewidzieć dalszy przebieg pandemii COVID-19 oraz jej dalszy wpływ na sektor transportu lotniczego. Komisja powinna stale analizować wpływ pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki przedłużyć okres stosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu jeżeli niekorzystne warunki będą się utrzymywać.

(9) W celu przedłużenia – w koniecznych i uzasadnionych przypadkach – okresu, w którym właściwe organy wydające koncesje mogą zadecydować o niezawieszaniu lub niecofaniu 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 przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do 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 ([5]). 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.

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(10) Z uwagi na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi przez pandemię COVID-19, uzasadniającymi proponowane środki, a w szczególności aby szybko przyjąć niezbędne środki oraz zaradzić poważnym i bezpośrednim problemom, z którymi boryka się sektor, uznano za właściwe przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do TFUE i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zmiana rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w związku z pandemią COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(12) Nieprzewidywalny i gwałtowny wybuch pandemii COVID-19 oraz procedury ustawodawcze wymagane do przyjęcia odpowiednich środków sprawiły, że przyjęcie tych środków w terminie było niemożliwe. Dlatego też przepisy niniejszego rozporządzenia powinny objąć również okres poprzedzający jego wejście w życie. Biorąc pod uwagę charakter tych przepisów, takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.

(13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1008/2008.

(14) Ze względu na pilną potrzebę spowodowaną wyjątkowymi okolicznościami uzasadniającymi przyjęte środki, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

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 ustępy w brzmieniu:

„1a. Właściwy organ wydający koncesje może zadecydować o niezawieszeniu lub niecofaniu koncesji unijnego przewoźnika lotniczego 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 występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w ciągu następnych 12 miesięcy. Na koniec 12-miesięcznego okresu organ ten dokonuje oceny wyników tego unijnego przewoźnika lotniczego oraz podejmuje decyzję, czy należy zawiesić lub cofnąć koncesję, i czy przyznać tymczasową koncesję na podstawie ust. 1.

1b. W przypadku gdy na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r., a także stwierdzi, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, że syuacja ta wynika z pandemii COVID-19, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresu od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., o którym mowa w ust. 1a niniejszego artykułu.

1c. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 1b. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, 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. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.";

3) dodaje się artykuł 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 w odpowiedzi na pandemię COVID-19. Działanie takie musi być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.

2. Zainteresowane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o działaniu, o którym mowa w ust. 1, oraz o czasie jego trwania, a także przedstawia im odpowiednie powody uzasadniające potrzebę podjęcia takiego działania. Jeżeli państwo członkowskie zmieni, zawiesi lub wycofa takie działanie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, informuje o tym odpowiednio Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie.

3. Na wniosek któregokolwiek z zaangażowanych państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić działanie, o którym mowa w ust. 2, jeżeli nie spełnia ono wymogów ust. 1 lub jest w inny sposób sprzeczne z prawem Unii.

4. W przypadku gdy na podstawie najlepszej wiedzy naukowej, dowodów i danych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, potwierdzających utrzymywanie się pandemii COVID-19 Komisja uzna, że odmowy, ograniczenia i nakładanie warunków na wykonywanie praw przewozowych przez państwa członkowskie mogą być konieczne po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane zmieniające niniejsze rozporządzenie poprzez odpowiednie przedłużenie tego okresu.

5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria, o których mowa w ust. 4. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 4.

6. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.";

4) dodaje się rozdział w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IVa

TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Artykuł 24a

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. d) dyrektywy Rady 96/67/WE (*) okres ważności umów lub upoważnień przyznanych podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej wybranych na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy, wygasających w okresie od dnia 28 maja 2020 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., może zostać przedłużony do dnia 31 grudnia 2022 r.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. e) dyrektywy 96/67/WE 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 lub właściwy organ państwa członkowskiego może wybrać podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej bezpośrednio na maksymalny okres sześciu miesięcy lub na okres do dnia 31 grudnia 2020 r., w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

3. W przypadku gdy na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol Komisja stwierdzi, że ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r., utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się, że sytuacja ta wynika z pandemii COVID-19, a także powoduje zakłócenia obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii lub trudności podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii z dostępem do finansowania, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 3. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany przewidziany w ust. 3.

5. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.

_____

(*) 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).";

5) dodaje się artykuły 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 art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, powierza się Komisji na okres roku od dnia 28 maja 2020 r.

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 poźniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3 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 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. 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 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
D.M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący	*Przewodniczący*