

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty w związku z pandemią COVID-19”

[COM(2020) 818 final – 2020/0358 (COD)]

(2021/C 123/07)

Sprawozdawca generalny: **Thomas KROPP**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 18.1.2021 Rada, 21.1.2021
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia na sesji plenarnej	27.1.2021
Sesja plenarna nr	557
Wynik głosowania	225/1/4
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. W dniu 16 grudnia 2020 r. Komisja Europejska (KE) przedstawiła wniosek dotyczący nowego rozporządzenia zmieniającego⁽¹⁾ w sprawie tymczasowego złagodzenia zasady „wykorzystaj lub strać” na okres po 27 marca 2021 r. Zasadniczo Komisja zaproponowała ponowne stosowanie zasady „wykorzystaj lub strać”, ale przez ograniczony czas próg wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie powinien wynosić 40 % zamiast 80 %. Ponadto zgodnie z wnioskiem KE powinna mieć uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu przedłużenia okresu złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie, zgodnie z szeregiem kryteriów związanych z czasem trwania i intensywnością obecnego kryzysu.

1.2. EKES wyraża uznanie dla KE za jej inicjatywę dotyczącą przedłużenia tymczasowego złagodzenia obowiązujących we Wspólnocie Europejskiej przepisów regulujących przydział czasu na start lub lądowanie, a także popiera propozycję upoważnienia Komisji do dostosowywania progu wykorzystania aż do sezonu zimowego 2024/2025.

1.3. Aby jednak stworzyć prawdziwie elastyczny mechanizm reagowania, wniosek powinien również zawierać zapisy, zgodnie z którymi linie lotnicze byłyby uprawnione do zwrotu pełnej serii czasów na start lub lądowanie, w połączeniu z zmiennym progiem wykorzystania.

1.4. Przedłużenie obowiązywania tego złagodzenia przepisów jest uzasadnione, ponieważ światowy kryzys gospodarczy, z jakim mamy do czynienia na początku 2021 r., jest gorszy niż przewidywano 12 miesięcy temu, tj. w I kwartale 2020 r. Wbrew oczekiwaniom pandemia COVID-19 nie została jeszcze opanowana. W rzeczywistości druga fala gwałtownego wzrostu liczby zakażeń w drugiej połowie 2020 r. miała jak dotąd jeszcze poważniejsze skutki zdrowotne, społeczne, gospodarcze i finansowe niż pierwsza fala w Europie. Do sektorów gospodarki, które najbardziej ucierpiały z powodu pandemii, należą transport, handel i turystyka. Ponadto w Europie rozprzestrzeniła się obecnie wysoce zakaźna mutacja wirusa. Wielka Brytania wprowadziła niedawno po raz trzeci lockdown, aby powstrzymać „trzecią falę” wirusa.

1.5. EKES wzywa KE i współprawodawców do ponownego rozważenia wniosku Komisji w świetle zaleceń opracowanych przez Światową Radę ds. Przydziałów Czasu na Start lub Lądowanie (World Airline Slot Board, WASB), w skład której wchodzi linie lotnicze, porty lotnicze i koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie i która dnia 20 listopada 2020 r. opublikowała zalecenia dotyczące złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie na letni sezon lotniczy 2021⁽²⁾ (IATA, A4E, ACI-Europe i EUACA popierają zalecenie WASB). W zaleceniach przewiduje się połączenie (i) pełnego zwolnienia ze stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” w przypadku pełnych serii

⁽¹⁾ COM/2020/818 final.

⁽²⁾ Zalecenie WASB, *Airport slot alleviation measures for Northern Summer 2021*, <https://www.iata.org/contentassets/4820c05b19f148e2855db91f2a579369/wasb-northern-summer-21-recommendation-for-slot-use-relief.pdf>.

czasów na start lub lądowanie, które są zwracane do puli przed rozpoczęciem danego sezonu, oraz (ii) prognozy wykorzystania wynoszącego 50 % w przypadku serii czasów na start lub lądowanie zachowywanych przez linie lotnicze. Zalecenia zawierają również określone warunki i postanowienia dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie w związku z COVID-19.

1.6. EKES uważa, że konieczne jest zachowanie równowagi między potrzebą uniknięcia środków, które negatywnie wpływają na zdolność sektora lotnictwa do odbudowy po obecnym kryzysie, długoterminowym celem linii lotniczych, jakim jest utrzymanie kosztownych przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a potrzebą zapewnienia odpowiedniego poziomu konkurencji w przypadku takich deficytowych przydziałów czasu.

1.7. Ponadto EKES wyraża ubolewanie w związku z tym, że KE wydaje się koncentrować na środkach łagodzących unijne zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie, zapominając o tym, że środki te znajdują odzwierciedlenie w innych częściach świata. Preferowanym rozwiązaniem jest zatem wprowadzanie modyfikacji, które są wykonalne po względem operacyjnym i uzgodnione w skali globalnej – jak ma to miejsce w przypadku zaleceń WASB.

2. Uwagi ogólne

2.1. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93⁽³⁾, które zostało częściowo zmienione rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾, określa procedury i zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych UE. W art. 10 tego rozporządzenia stwierdzono, że w celu utrzymania przydziałów czasu na start i lądowanie w odnośnym sezonie lotniczym następnego roku przewoźnicy lotniczy muszą wykorzystać co najmniej 80 % swoich przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym sezonie lotniczym (stąd zasada „wykorzystaj lub strać”).

2.2. W dniu 30 marca 2020 r. Unia Europejska przyjęła zmianę rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie⁽⁵⁾, aby odstąpić od zasady „wykorzystaj lub strać” w odniesieniu do całego letniego sezonu lotniczego 2020, kończącego się dnia 24 października 2020 r. Zmiana ta upoważniła również KE do przedłużenia okresu objętego tym zwolnieniem do dnia 4 kwietnia 2021 r. W dniu 14 października 2020 r. Komisja przyjęła akt delegowany⁽⁶⁾ przedłużający okres odstąpienia od zasady „wykorzystaj lub strać” do końca zimowego sezonu lotniczego 2020/2021, tj. do dnia 27 marca 2021 r.

2.3. EKES poparł proponowane zawieszenie unijnych zasad dotyczących przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w swoim stanowisku przyjętym w dniu 25 marca 2020 r. W sprawozdaniu tym zalecono zadbanie o stabilność planowania dla linii lotniczych oraz możliwość szybkiego i elastycznego reagowania na rozwój sytuacji na rynku bez utraty przydziałów czasu na start lub lądowanie potrzebnych do przywrócenia funkcjonujących sieci.

2.4. Powołując się na potrzebę znalezienia sposobu powrotu do normalnego stosowania zasady „wykorzystaj lub strać”, Komisja zaproponowała, aby od letniego sezonu lotniczego 2021 ponownie obowiązywały wymogi dotyczące wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, ale by próg wykorzystania wynosił 40 % zamiast 80 %. Ponadto Komisja zyskałaby uprawnienia do dalszego przedłużenia okresu złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start i lądowanie aż do sezonu zimowego 2024/2025 włącznie poprzez dostosowywanie wskaźnika wykorzystania przydziałów w oparciu o szereg wskaźników, takich jak realne i prognozowane dane dotyczące ruchu lotniczego, współczynniki obciążenia i wykorzystanie floty. Wniosek zawiera ponadto pewne warunki dotyczące między innymi wyłączeń w przypadku nowo przydzielonych i wymienionych przydziałów czasu na start lub lądowanie, a także terminu zwrotu przydziałów.

2.5. W dniu 20 listopada 2020 r. WASB, w skład której wchodzi linie lotnicze, porty lotnicze i koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie, ogłosiła, że osiągnęła porozumienie w sprawie zaleceń dotyczących złagodzenia zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie na letni sezon lotniczy 2021⁽⁷⁾. IATA, A4E⁽⁸⁾, ACI-Europe i EUACA popierają zalecenie WASB. W przeciwieństwie do wniosku KE w zaleceniach tych przewiduje się

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 50).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1477 z dnia 14 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego przedłużenia obowiązywania nadzwyczajnych środków w celu zaradzenia skutkom pandemii COVID-19 (Dz.U. L 338 z 15.10.2020, s. 4).

⁽⁷⁾ Zalecenie WASB, *Airport slot alleviation measures for Northern Summer 2021*, <https://www.iata.org/contentassets/4820c05b19f148e2855db91f2a579369/wasb-northern-summer-21-recommendation-for-slot-use-relief.pdf>.

⁽⁸⁾ Ryanair, członek A4E, nie podziela tego stanowiska i osobno przekaże swoje opinie.

połączenie (i) pełnego zwolnienia ze stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” w przypadku pełnych serii czasów na start lub lądowanie, które są zwracane do puli wystarczająco wcześniej przed rozpoczęciem danego sezonu, oraz (ii) proggu wykorzystania wynoszącego 50 % w przypadku serii czasów na start lub lądowanie zachowywanych przez linie lotnicze. Zalecenia zawierają również określone warunki i postanowienia dotyczące uzasadnionego niewykorzystania czasów na start lub lądowanie w związku z COVID-19.

2.6. EKES popiera utrzymanie złagodzenia unijnej zasady „wykorzystaj lub strać”, która reguluje przydzielanie czasu na start lub lądowanie, w sezonie letnim 2021. Uważa jednak, że wniosek KE, oprócz obniżenia proggu wykorzystania przydziałów, powinien uwzględniać możliwość zwrotu całej serii przydziałów czasu na start lub lądowanie. Dla jakości sieci połączeń w średnim i długim okresie będzie bowiem korzystniejsze, jeśli linie lotnicze otrzymają wsparcie w odbudowie finansowej i będą w stanie ponownie ustanowić swoje sieci po przywróceniu ruchu. Ponadto zwolnienia ze stosowania zasady wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w państwach trzecich są często uwarunkowane wzajemnością, co wskazuje na potrzebę globalnie kompatybilnego podejścia.

2.7. EKES popiera istotę zaleceń WASB opublikowanych w dniu 20 listopada 2020 r., które obejmują możliwość zwrotu przez linie lotnicze całych serii przydziałów czasu na start lub lądowanie w czasie kryzysu. Wydaje się, że KE koncentruje się na środkach łagodzących unijne zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie, zapominając o tym, że środki te znajdują odzwierciedlenie we wszystkich pozostałych regionach świata. Preferowanym rozwiązaniem jest zatem wprowadzanie modyfikacji, które są wykonalne po względem operacyjnym i uzgodnione w skali globalnej. Komitet wzywa KE i współprawodawców do rozważenia wniosku Komisji w świetle zaleceń WASB.

3. Uwagi szczegółowe

3.1. W porównaniu z rokiem ubiegłym⁽⁹⁾ ogółem do dnia 31 grudnia 2020 r. w wyniku pandemii COVID-19 utracono 6,1 miliona lotów, czyli 1,7 miliarda podróży pasażerskich, jeśli chodzi o europejski ruch lotniczy.

3.2. Aby ograniczyć tempo rozprzestrzeniania się wirusa, rządy nałożyły surowe ograniczenia, jeśli chodzi o międzynarodowy ruch lotniczy i mobilność obywateli. Przewoźnicy lotniczy musieli znacznie zredukować przepustowość i uziemić statki powietrzne. W kilku państwach członkowskich UE uziemiono tymczasowo całe linie lotnicze.

3.3. Sytuacja ta nie ulega zmianie również w 2021 r., wywierając dużą presję na rentowność wszystkich zainteresowanych stron z sektora lotnictwa, w szczególności partnerów społecznych, którzy mają uzasadnione obawy co do przyszłości swojego zatrudnienia. Chociaż wynaleziono szczepionkę, która jest podawana w UE od 27 grudnia 2020 r., stan zaszczepienia populacji wystarczający do tego, aby znieść ogólne ograniczenia i środki służące zmniejszeniu liczby zakażeń, zostanie osiągnięty nie wcześniej niż pod koniec 2021 r. lub dopiero w 2022 r.⁽¹⁰⁾ Nic nie wskazuje na to, aby popyt w sezonie letnim 2021 powrócił do poziomu choćby zbliżonego do tego, który odnotowywano w ostatnich latach. Dotychczasowa niepewność pozostanie, a być może nawet będzie jeszcze większa w związku z pojawieniem się nowych, jeszcze bardziej zakaźnych lub powodujących większą śmiertelność wariantów COVID-19. Zgodnie z prognozami branżowymi okres odbudowy faktycznie może potrwać co najmniej do roku 2024 lub 2025⁽¹¹⁾.

3.4. Przydziały czasu na start lub lądowanie są niezbędne do wykonywania lotów do lub z przeciążonych portów lotniczych, a także są ważne dla przewoźników lotniczych, którzy mogą dzięki nim uzyskać dostęp do ograniczonej przepustowości portów lotniczych w celu utrzymania swoich sieci i połączeń zapewnianych klientom. Przewoźnicy przez lata rozwijają swoje sieci i zdobywają niezbędne przydziały czasu na start lub lądowanie dla ruchu wewnątrz europejskiego, międzykontynentalnego i dowozowego. Aby utrzymać swoje przydziały czasu w przypadku braku klauzuli neutralizującej zasadę „wykorzystaj lub strać”, przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do kontynuowania lotów o niezmiernie niskim współczynniku obciążenia, pogłębiając tym samym straty finansowe i stwarzając niepotrzebne obciążenie dla środowiska.

3.5. Wszystkie środki wdrożone w 2020 r. opierały się na założeniu, że w krótkim, a co najmniej dającym się przewidzieć, czasie pomogą one zapewnić skuteczną kontrolę dalszego rozprzestrzeniania się wirusa. Jak dotąd oczekiwania te nie spełniły się; w rzeczywistości nie można jeszcze przedstawić wiarygodnych prognoz dotyczących procesu wychodzenia z tego bezprecedensowego kryzysu.

⁽⁹⁾ Idem.

⁽¹⁰⁾ Pytania i odpowiedzi: Szczepienia przeciwko COVID-19 w UE, 21 grudnia 2020 r., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/qanda_20_2467.

⁽¹¹⁾ Sprawozdanie z okrągłego stołu ds. lotnictwa dotyczącego odbudowy europejskiego lotnictwa, listopad 2019 r., <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/Aviation%20Round%20Table%20DECLARATION%20FINAL%2016.11.2020.pdf>.

3.6. Od marca 2020 r., kiedy to UE wdrożyła pierwotne zwolnienie w związku z pandemią COVID-19, popyt na usługi lotnicze nie uległ trwałej poprawie. Choć w miesiącach letnich odnotowano niewielki wzrost natężenia ruchu do - 51 % w porównaniu z rokiem poprzednim, po sezonie letnim 2020 ruch zmniejszył się wraz z nadejściem drugiej fali pandemii i wprowadzeniem przez państwa członkowskie nowych ograniczeń w przemieszczaniu się. W dniu 14 września 2020 r. Eurocontrol w sposób istotny skorygował swoje prognozy w dół. Nawet ten zmieniony scenariusz ruchu okazuje się jednak zbyt optymistyczny. W listopadzie ruch utrzymywał się na poziomie - 62 %, a w grudniu - 60 % w porównaniu z rokiem poprzednim, wbrew temu, co prognozował Eurocontrol, tj. odpowiednio - 58 % i - 54 %. Prognoza przedstawiona przez Eurocontrol na styczeń i luty 2021 r. wynosi odpowiednio - 60 % i - 50 %⁽¹²⁾.

3.7. W związku z tym, że proces rozprzestrzeniania się wirusa ma charakter ciągły i powtarzający się, oraz z uwagi na surowość środków podjętych przez rządy w celu ograniczenia tego procesu popyt na usługi lotnicze wciąż utrzymuje się na bardzo niskim poziomie, przez co sektor lotnictwa nadal znajduje się pod znaczną, jeśli nie zagrażającą egzystencji presją finansową. Zdaniem EKES-u zwolnienie z ciężaru stosowania zasady „wykorzystaj lub strać” jest zatem uzasadnione i konieczne.

3.8. EKES wyraża uznanie dla zainteresowanych stron – linii lotniczych, portów lotniczych i koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie – za wspólne wypracowanie kompromisowego rozwiązania na forum WASB. EKES jest świadomy, że ogólne uregulowanie przydziałów czasu na start lub lądowanie jest dla nich kwestią sporną. W opinii EKES-u zalecenie WASB w odpowiedni sposób odnosi się do ogólnych i szczegółowych celów, do których dąży Komisja, zgodnie z dokumentem roboczym służb Komisji towarzyszącym omawianemu wnioskowi⁽¹³⁾.

3.9. EKES popiera ogólny cel Komisji, jakim jest wyeliminowanie pewnych niedociągnięć i stawienie czoła wyzwaniom związanym ze zwolnieniem na cały sezon, stymulowanie jakości sieci połączeń, pobudzanie konkurencji i ułatwianie stopniowego odchodzenia od złagodzonych zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie. EKES popiera również szczegółowe cele Komisji, w szczególności zminimalizowanie szkodliwego wpływu na środowisko spowodowanego wykonywaniem lotów o bardzo niskich współczynnikach obciążenia.

3.10. Dodając w art. 10a nowego ust. 2a, Komisja proponuje jedynie, że w odniesieniu do serii czasów na start lub lądowanie przydzielonych na okres od dnia 28 marca 2021 r. do dnia 30 października 2021 r. przewoźnicy lotniczy będą uprawnieni do korzystania z tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym sezonie lotniczym, jeżeli wykorzystali 40 % czasów na start lub lądowanie z tej serii. Oznacza to, że przewoźnicy będą musieli obsługiwać nawet nieopłacalne loty o niezwykle niskim współczynniku obciążenia w celu osiągnięcia wskaźnika wykorzystania co najmniej 40 %, zamiast mieć możliwość zwrotu takich przydziałów czasu bez ryzyka ich utraty. Zachęcanie linii lotniczych do wykonywania lotów niemal pustymi samolotami nie jest zgodne z deklarowanym przez Komisję celem zminimalizowania szkodliwego wpływu na środowisko. Można by temu zaradzić, gdyby linie lotnicze miały możliwość zwrócenia pełnych serii przydziałów czasu na start lub lądowanie, w przypadku których wiedzą, że zapotrzebowanie będzie niskie (np. w dni o słabym natężeniu ruchu lub poza okresami szczytu).

3.11. Podobnie wniosek KE nie służy osiągnięciu deklarowanego przez nią celu, jakim jest zapewnienie wydajnych operacji lotniczych i efektywnego wykorzystania przepustowości portów lotniczych. Brak zezwolenia na zwrot pełnych serii przydziałów czasu na start lub lądowanie sprawia, że linie lotnicze nie mają zachęty do wcześniejszego zwracania przydziałów czasu na start lub lądowanie, co pozwoliłoby na zoptymalizowanie procesu realokacji przydziałów i planowania dla portów lotniczych, linii lotniczych i konsumentów. Możliwość zwrotu pełnych serii przydziałów czasu na start lub lądowanie umożliwia portom lotniczym lepsze dostosowanie własnych operacji. Przede wszystkim w wyniku takiego zwrotu przydziały czasu na start lub lądowanie zostają udostępnione do realokacji i doraźnego wykorzystania, na przykład na potrzeby lotów towarowych, w zależności od zmian popytu. Proponowane dodanie w art. 10a rozporządzenia nowego ust. 7, w którym przewiduje się trzytygodniowy termin na zwrot przydziałów czasu na start lub lądowanie, nie może mieć podobnego skutku⁽¹⁴⁾. Zamiast tego istnieje niebezpieczeństwo, że niższy próg wykorzystania sam w sobie może doprowadzić do znacznego rozdrobnienia rozkładów lotów ze szkodą dla niewielu pozostałych klientów.

3.12. Choć EKES popiera ogólne cele Komisji, jakimi są wspieranie jakości sieci połączeń, pobudzanie konkurencji i ułatwianie stopniowego odchodzenia od złagodzonych zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie, uważa, że konieczne jest zachowanie perspektywy bardziej długoterminowej. Dla jakości sieci połączeń i konkurencji (zwłaszcza z przewoźnikami spoza UE) w perspektywie średnio- i długoterminowej najlepsze jest zapewnienie przedsiębiorstwom, które w innych warunkach byłyby rentowne, przetrwania obecnego kryzysu bez utraty aktywów, które będą im potrzebne po przywróceniu ruchu. Jednocześnie regulacje nie mogą stanowić nadmiernej ochrony, aby

⁽¹²⁾ Eurocontrol, *Think Paper #8: What COVID-19 did to European Aviation in 2020, and Outlook 2021*, 1 stycznia 2021 r. <https://www.eurocontrol.int/publication/what-covid19-did-european-aviation-2020-outlook-2021>

⁽¹³⁾ SWD/2020/341 final.

⁽¹⁴⁾ Ponadto ten konkretny przepis jest nieskuteczny, ponieważ jego nieprzestrzeganie nie wiąże się z żadnymi konsekwencjami. Przydział czasu na start lub lądowanie w następnym sezonie zależy od tego, czy linie lotnicze osiągną wyznaczony próg, niezależnie od tego, czy zwrócą przydziały czasu na start lub lądowanie w ciągu trzech tygodni, czy nie.

uniknąć samozadowolenia i chronić konkurencję. Zważywszy na niepewność co do kształtowania się popytu w sezonie letnim i poczynione przez Komisję założenie dotyczące natężenia ruchu na poziomie 50 % w porównaniu z rokiem 2019 ⁽¹⁵⁾, EKES uważa, że jest zbyt wcześnie, aby ponownie stosować wymogi dotyczące wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, nawet jeśli próg wykorzystania miałyby wynosić 40 %. Jednocześnie utrzymanie pełnego zwolnienia nie pozwoliłoby sprostać wyzwaniom ani osiągnąć celów prawidłowo określonych przez Komisję. EKES jest zdania, że zalecenie WASB, które łączy skutki łagodzące uzyskiwane w wyniku pełnego zwolnienia z kontrolnymi skutkami ustanowienia określonego progu, stanowi solidną podstawę, która może stanowić punkt wyjścia, jeśli chodzi o powrót do normalnego stosowania wymogów dotyczących wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie.

3.13. Zaproponowany w art. 10a ust. 4 akt delegowany powinien uprawniać Komisję nie tylko do zmiany wartości procentowych, o których mowa w art. 10 ust. 2a, lecz także do rozszerzenia możliwości zwrotu pełnych serii przydziałów czasu na start lub lądowanie na początku odnośnego sezonu. Chociaż zgodnie z wnioskiem Komisji dopuszcza się pełne zwolnienie z wymogu wykorzystania czasu na start lub lądowanie (tj. 0 %), nie przewidziano w nim możliwości połączenia tych dwóch elementów. Tylko takie rozwiązanie będzie stanowić prawdziwie elastyczny mechanizm reagowania.

3.14. Koordynacja przydziałów czasu na start lub lądowanie to kwestia o wymiarze globalnym. Rozporządzenie UE w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie musi być zatem zgodne z przepisami państw trzecich, które często wymagają wzajemności. W przypadku pełnego zwolnienia nie stanowi to problemu, ponieważ w ten sposób w możliwie największym stopniu zapewnia się złagodzenie warunków wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Prawdopodobnie również zalecenie WASB uzyska globalne uznanie ⁽¹⁶⁾.

3.15. EKES jest zdania, że w interesie odporności i inteligentnych regulacji należy rozważyć wprowadzenie przepisów, które umożliwią złagodzenie zasad wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93 nie tylko w przypadkach związanych z COVID-19, lecz także w razie przyszłych wydarzeń, które będą miały znaczący wpływ na sektor lotnictwa. Obecna sytuacja nie jest pierwszą, w której konieczne były zmiany w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do zasady wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Zmiany takie wprowadzono również:

- w 2002 r. w następstwie ataków terrorystycznych z 11 września (rozporządzenie (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁷⁾),
- w 2003 r. w następstwie wybuchu epidemii SARS (rozporządzenie (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁸⁾),
- w 2009 r. w czasie światowego kryzysu finansowego (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 545/2009 ⁽¹⁹⁾).

Takie uzgodnienia powinny stwarzać możliwość szybkiego reagowania, bez potrzeby dodatkowych regulacji, oraz umożliwiać elastyczną reakcję, počawszy od pełnych zwolnień i dostosowanych progów wykorzystania po połączenie wcześniejszych zwrotów przydziałów czasu na start lub lądowanie i progów wykorzystania, zgodnie z propozycją WASB na sezon letni 2021.

3.16. EKES potwierdza chęć wniesienia wkładu w dalsze dyskusje na temat najlepszego sposobu przywrócenia rentowności i konkurencyjności europejskiego sektora lotnictwa. Takie podejście powinno być kompleksowe i obejmować dyskusje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w szczególności z partnerami społecznymi, którzy w dotkliwy sposób odczuwają skutki kryzysu związanego z COVID-19. Tego rodzaju wszechstronne podejście powinno obejmować przegląd wszelkich uregulowań lub środków, które nakładają nadmierne obciążenia na sektor lotnictwa.

Bruksela, dnia 27 stycznia 2021 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽¹⁵⁾ Zob. przypis 7, motyw 11.

⁽¹⁶⁾ W momencie sporządzania niniejszego sprawozdania Nowa Zelandia, Malezja i Kanada (Vancouver) przyjęły już propozycję WASB na sezon letni 2021. Brazylia przedłużyła dotychczasowe zawieszenie wymogu slotowego na sezon zimowy 2020/2021. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego w Stanach Zjednoczonych rozpoczęła konsultacje dotyczące (wyłącznie) tych dwóch opcji: przedłużenia istniejącego (pełnego) zwolnienia i propozycji WASB.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 142 z 31.5.2002, s. 3.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 221 z 4.9.2003, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Dz.U. L 167 z 29.6.2009, s. 24.