



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 16. 12. 2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93, pokiaľ ide o dočasnú úľavu
z uplatňovania pravidiel využívania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva
v dôsledku pandémie COVID-19**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2020) 341 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V nariadení (EHS) č. 95/93¹ (ďalej len „nariadenie o prevádzkových intervaloch“) sa stanovujú pravidlá pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách EÚ. Jeho článok 10 stanovuje pravidlo „využitia alebo straty“ („use-it-or-lose-it“), podľa ktorého leteckí dopravcovia musia využívať aspoň 80 % svojich pridelených prevádzkových intervalov v rámci daného plánovacieho obdobia (letného alebo zimného), aby boli zachované ich práva, pokiaľ ide o rovnakú sériu prevádzkových intervalov v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období (tzv. historické práva).

V dôsledku poklesu dopytu cestujúcich spôsobeného pandémie COVID-19 leteckí dopravcovia od 1. marca 2020 výrazne zmenili svoje letové poriadky, čo viedlo k tomu, že miera využívania prevádzkových intervalov na koordinovaných letiskách klesla hlboko pod hranicu 80 % stanovenú v nariadení o prevádzkových intervaloch.

Na riešenie tohto problému prijala Európska únia 30. marca 2020 zmenu nariadenia o prevádzkových intervaloch s cieľom pozastaviť uplatňovanie pravidla „využitia alebo straty“ na celé letné plánovacie obdobie 2020, ktoré sa skončilo 24. októbra 2020. V rámci tejto zmeny sa Komisia takisto splnomocnila predĺžiť obdobie, na ktoré sa vzťahuje toto pozastavenie, a to prijatím jedného alebo viacerých delegovaných aktov. Komisia 14. októbra 2020 prijala delegovaný akt, ktorým sa predlžuje obdobie, v ktorom sa pozastavuje uplatňovanie pravidla „využitia alebo straty“ to do konca zimnej plánovacej sezóny 2020/2021, t. j. do 27. marca 2021.

Pokles dopytu cestujúcich podľa očakávania pokračoval počas celého letného plánovacieho obdobia 2020. Podľa údajov organizácie Eurocontrol sa zníženie letovej prevádzky v Európskom hospodárskom priestore (EHP) začalo v 11. týždni pri poklese o 17 % v porovnaní s rovnakým týždňom roka 2019. Prevádzka v porovnaní s rokom 2019 pokračovala vo výraznom poklese v 12. týždni o 59 % a v 13. týždni o 82 %. Najnižšie údaje boli zaznamenané v 15. a 16. týždni (pokles o 89 %). Priemerné koeficienty vyťaženia zo vzorky 10 európskych leteckých dopravcov klesli z 80 % v 9. týždni na 26 % v 15. týždni. Nielenže leteckí dopravcovia lietali menej často, ale zostávajúce lety neboli v porovnaní s rokom 2019 dostatočne obsadené. V 23. týždni, keď sa v rámci EÚ letecká doprava vo veľkej miere opätovne otvorila, sa priemerný koeficient vyťaženia zvýšil na 44 %. Počas rovnakého týždňa v roku 2019 bol priemerný koeficient vyťaženia rovnakého leteckého dopravcu medzi 75 % (4. týždeň) a 86 % (16. týždeň). Do polovice novembra 2020 sa objem leteckej prevádzky v porovnaní s rovnakým týždňom v roku 2019 znížil o 65 %.

Z najnovších predpovedí organizácie Eurocontrol vyplýva, že vo februári 2021 sa očakáva, že objem leteckej prevádzky bude predstavovať len polovicu úrovne z februára 2020. Čo sa stane potom, nie je isté, ale nič nenasvedčuje tomu, že dopyt sa v letnej sezóne 2021 priblíži k úrovni posledných rokov.

¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

Zároveň treba pripomenúť, že cieľom pravidla „využitia alebo straty“ je zabezpečiť čo najefektívnejšie využívanie letiskovej kapacity s cieľom maximalizovať prínos pre čo najväčší počet používateľov a umožniť cestujúcim využívať výhody konkurencieschopného trhu leteckej dopravy a prepojenia. Pozastavenia uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“ skutočne poskytlo leteckým dopravcom úľavu počas súčasného bezprecedentného nedostatku dopytu a obmedzení leteckej dopravy, pričom sa zároveň zabránilo negatívnemu vplyvu prázdnych alebo prevažne prázdnych letov na životné prostredie vykonávaných len na účely zachovania príslušných letiskových prevádzkových intervalov. Mal by sa však zohľadniť aj negatívny vplyv ďalšieho predĺženia pozastavenia uplatňovania tohto pravidla. Dôsledkom súčasného pozastavenia je zmrazenie hospodárskej súťaže na úrovniach roku 2019 bez toho, aby existovala požiadavka využívať kapacitu skutočne efektívne, pretože podmienky tohto pozastavenia sa ukázali ako nedostatočné na zabezpečenie toho, aby ostatní leteckí dopravcovia, ktorí sú schopní lety prevádzkovať, mohli získať potrebné prevádzkové intervaly. Pre obdobie, ktoré sa začína viac ako po roku od pozastavenia uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“ (od 1. februára 2020 do 27. marca 2021), ktorým sa na základe historických práv zachovávajú prevádzkové intervaly leteckých dopravcov v stave z roku 2019 do konca zimnej plánovacej sezóny 2021/2022, nastal čas stanoviť spôsob návratu k obvyklému uplatňovaniu pravidla „využitia alebo straty“. Návrat do obvyklého stavu by nemal byť náhly, aby sa zabránilo destabilizácii trhu leteckej dopravy na úkor leteckých dopravcov, prepojenosti, spotrebiteľov v EÚ a životného prostredia. Návrat k normálu by sa mal uskutočniť v súlade s budúcim zvýšením úrovne leteckej prevádzky na úroveň z roku 2019 alebo prostredníctvom stabilizácie leteckej prevádzky na novú situáciu na trhu.

Preto sa navrhuje, aby sa od začiatku letného plánovacieho obdobia 2021 znova začalo obvyklé uplatňovanie požiadaviek na využívanie prevádzkových intervalov podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch. Miera by sa však namiesto 80/20 mala stanoviť na 40/60. To znamená, že leteckí dopravcovia by boli povinní využiť 40 % z danej série prevádzkových intervalov, aby si zachovali prednosť na danú sériu prevádzkových intervalov v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období. Táto úprava by primerane chránila historické práva počas prudkého poklesu dopytu po leteckej doprave spôsobeného pandémiou COVID-19 a prispela by k tomu, aby sa zabránilo vplyvu prázdnych alebo do veľkej miery prázdnych letov, prevádzkovaných len na účely zachovania príslušných letiskových prevádzkových intervalov, na životné prostredie. Prispelo by to aj k efektívnejšiemu využívaniu letiskovej kapacity v prospech cestujúcich a prepojenosti.

Na základe skúseností tento návrh na úľavu z využívania prevádzkových intervalov obsahuje podmienky na zabezpečenie toho, aby obdobie úľavy zostalo v súlade s optimálnym využívaním obmedzenej kapacity letísk a prispievalo aj k zachovaniu hospodárskej súťaže v záujme cestujúcich. Pomoc v podobe úľavy by sa mala zamerať na leteckých dopravcov, ktorí majú v úmysle využívať svoje prevádzkové intervaly zachované na základe historického práva, hneď ako sa dopyt dostatočne zvýši a lety budú opäť ekonomicky životaschopné. Preto by sa na série prevádzkových intervalov, ktoré boli prvýkrát pridelené leteckému dopravcovi, t. j. série prevádzkových intervalov, na ktoré letecký dopravca nemá nárok v dôsledku získania historických práv, nemala vzťahovať úľava, keďže títo leteckí dopravcovia požiadali o takéto dodatočné prevádzkové intervaly, pričom vedeli, že dopyt po leteckej doprave bol nízky v dôsledku pandémie COVID-19 a príslušné série prevádzkových intervalov sú vyňaté z normálneho uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“. Leteckí dopravcovia, ktorí po prvýkrát získajú takéto série prevádzkových intervalov, budú preto musieť využiť aspoň 80 % takýchto novo pridelených sérií prevádzkových intervalov, aby na ďalšie ekvivalentné plánovacie obdobie mali prednosť. Tento prístup zodpovedá dobrovoľnej dohode medzi letiskami, leteckými dopravcami a koordinátormi prevádzkových intervalov o využívaní

súčasného pozastavenia uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly na zimnú plánovaciu sezónu 2020/2021 a po nej².

Pravidlo „využitia alebo straty“ (t. j. požiadavka využiť aspoň 80 % série prevádzkových intervalov) by sa malo naďalej uplatňovať aj v prípade výmeny prevádzkových intervalov podľa článku 8a ods. 1 písm. c), ak je výmena spojená s akoukoľvek finančnou alebo inou náhradou. Zámerom je zabrániť vyplateniu odmeny v hodnote zodpovedajúcej úľave. Naproti tomu výmeny bez finančnej alebo inej náhrady, ktoré sa uskutočnili napríklad s cieľom zlepšiť načasovanie, uplatneniu úľavy na dotknuté prevádzkové intervaly nebránia. To isté by platilo napríklad pre prevádzkové intervaly prevedené na základe rozhodnutí orgánov verejnej moci podľa vnútroštátnych právnych predpisov alebo právnych predpisov EÚ v oblasti hospodárskej súťaže (pozri článok 8b nariadenia o prevádzkových intervaloch).

Návrh obsahuje lehotu pre leteckých dopravcov na vrátenie nechcených prevádzkových intervalov koordinátorovi, pokiaľ chcú využiť úľavu. Lehota troch týždňov pred plánovaným dátumom využitia daného prevádzkového intervalu umožní letiskám a iným poskytovateľom letiskových služieb, aby sa oboznámili s požadovanou kapacitou a očakávaným objemom prevádzky s cieľom zabezpečiť dostupnosť primeranej infraštruktúry, zariadení a personálu. Umožňuje aj iným leteckým dopravcom odhadnúť, aká kapacita letiska je k dispozícii, ak by ju chceli využiť na prevádzkovanie letov. Čím skôr budú prevádzkové intervaly k dispozícii na prerozdelenie, tým pravdepodobnejšie ich budú môcť ostatní leteckí dopravcovia využiť. Tieto navrhované pravidlá sa vzťahujú na dočasné prerozdelenie prevádzkových intervalov na danú sezónu (bez toho, aby dopravca, ktorému boli tieto prevádzkové intervaly prerozdelené, nadobudol historické práva) alebo trvalé prerozdelenie, konkrétne ak letecký dopravca, ktorý vrátil prevádzkové intervaly do fondu, neplánuje ich využitie v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období. V takom prípade by leteckí dopravcovia, ktorí využili aspoň päť takýchto prevádzkových intervalov, mali mať, pokiaľ ide o celú sériu pôvodných prevádzkových intervalov dopravcov, ktorí ich vrátili do fondu, pred ostatnými žiadajúcimi dopravcami a novými účastníkmi prednosť.

Je tiež potrebné objasniť, za akých okolností by mohli koordinátori odobrať prevádzkové intervaly leteckým dopravcom. Keď koordinátor na základe informácií, ktoré má k dispozícii, rozhodne, že letecký dopravca ukončil svoju prevádzku na letisku a už nie je schopný využívať prevádzkové intervaly, ktoré mu boli pridelené, dané prevádzkové intervaly by sa mali okamžite vrátiť do fondu a sprístupniť na prerozdelenie iným leteckým dopravcom, čo by malo pre leteckú spoločnosť, ktorá letisko opúšťa, za následok stratu historických práv na dané prevádzkové intervaly.

Na základe informácií, ktoré v súčasnosti poskytuje organizácia Eurocontrol, možno odôvodnene predpokladať, že súčasná situácia charakterizovaná výnimočným poklesom dopytu bude pokračovať minimálne do začiatku letného plánovacieho obdobia 2021. Podľa predpovedí leteckých dopravcov a združení letísk, ako sú ACI-Europe a IATA, je vzhľadom na neistotu tiež možné, že obdobie mimoriadne nízkeho dopytu by mohlo trvať minimálne do zimného plánovacieho obdobia 2024/2025 a počas neho.

² „Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season (*Spoločná dohoda leteckých spoločností, letísk a koordinátorov prevádzkových intervalov o podmienkach, ktoré by sa mali uplatňovať na predĺženie pozastavenia uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly na celú severnú zimnú sezónu 2020*)“ <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>.

Za týchto okolností by sa preto nariadenie o prevádzkových intervaloch malo zmeniť tak, aby naďalej chránilo historické práva leteckých dopravcov v tých sériách prevádzkových intervalov, ktoré neboli využité v obvyklej 80 % miere v období, keď bol trh leteckej dopravy nepriaznivo ovplyvnený pandémiou COVID-19. Úľava z využívania prevádzkových intervalov by sa predĺžila o ďalšiu sezónu, a to nad rámec predĺženia stanoveného v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1477, a zahŕňala by tak obdobie od 28. marca 2021 do 30. októbra 2021. Táto úľava by znížila mieru využívania prevádzkových intervalov z 80 % na 40 %. Okrem toho by sa touto zmenou udelili Komisii delegované právomoci na ďalšie predĺženie úľavy z využívania prevádzkových intervalov na obdobie po letnej plánovacej sezóne 2021, ako aj na ďalšiu úpravu miery využívania prevádzkových intervalov na základe viacerých ukazovateľov, ako sú skutočné a predpokladané údaje o leteckej prevádzke, koeficienty vyťaženia a využitie leteckej flotily. Komisia by v prípade potreby prijala delegované akty na úpravu miery využívania prevádzkových intervalov na akékoľvek plánovacie obdobie od zimy 2021/2022 do zimy 2024/2025 vrátane.

Postup prideľovania prevádzkových intervalov prebieha v dostatočnom predstihu pred príslušným plánovacím obdobím. Leteckí dopravcovia, letiská a iní poskytovatelia služieb preto musia včas poznať pravidlá platné na dané plánovacie obdobie. Včasná znalosť týchto pravidiel ich takisto podnecuje k tomu, aby prevádzkové intervaly, ktoré neplánujú využiť, včas vrátili koordinátorovi. Komisia by preto mala príslušné delegované akty prijať pred dokončením procesu prideľovania prevádzkových intervalov.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Nariadením o prevádzkových intervaloch sa leteckým dopravcom poskytuje úľava z pravidiel využívania prevádzkových intervalov, ktoré sú pre leteckých dopravcov v súčasnosti problematické z dôvodu pandémie COVID-19. Nariadením o prevádzkových intervaloch sa Komisia splnomocňuje prijímať delegované akty, ktorými sa môže zmeniť len obdobie, počas ktorého platí súčasné pozastavenie uplatňovania pravidla. Predĺžené obdobia úľavy z pravidiel využívania prevádzkových intervalov vedú k narušeniu hospodárskej súťaže, čo má vplyv na prepojenosť v osobnej doprave, zamestnanosť a kvalitu pracovných miest v odvetví letectva a spôsobuje letiskám a poskytovateľom služieb špecifické problémy. Náhlý návrat k normálnemu uplatňovaniu pravidla „využitia alebo straty“ by zároveň mohol spôsobiť dodatočnú finančnú záťaž pre leteckých dopravcov a mohol by mať neúmyselný nepriaznivý vplyv na životné prostredie kvôli leteckým dopravcom prevádzkujúcim prázdnne alebo prevažne prázdnne lety len na účely zachovania príslušných letiskových prevádzkových intervalov. Nariadenie o prevádzkových intervaloch by sa preto malo zmeniť s cieľom zmierniť účinky pandémie COVID-19, poskytnúť leteckým dopravcom právnu istotu a zachovať jednotnosť európskeho systému prideľovania prevádzkových intervalov.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Účinné fungovanie vnútorného trhu v oblasti letectva a súvisiacich služieb závisí od hospodárskej výkonnosti leteckých dopravcov a iných častí odvetvia letectva vrátane letísk a iných poskytovateľov služieb. Negatívne hospodárske dôsledky pandémie COVID-19 ohrozujú ich finančné zdravie a majú vážne negatívne účinky na systém leteckej dopravy a hospodárstvo ako celok. Zmena nariadenia o prevádzkových intervaloch je preto mimoriadne dôležitá. Okrem toho je v súlade aj s politikou EÚ v oblasti klímy, pretože neposkytuje leteckým dopravcom motiváciu prevádzkovať prázdnne alebo prevažne prázdnne lety len na účely zachovania príslušných letiskových prevádzkových intervalov.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu nariadenia je článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Tento článok poskytuje právny základ na prijatie všetkých príslušných právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy a slúži ako právny základ pre nariadenie o prevádzkových intervaloch a jeho zmeny.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, keďže nariadenie o prevádzkových intervaloch neumožňuje členským štátom vyžadovať od koordinátorov, aby stanovili podmienky na úľavu z využívania prevádzkových intervalov a zmenili mieru využívania prevádzkových intervalov v reakcii na meniace sa úrovne dopravy. Tento cieľ možno dosiahnuť len tým, že Únia zmení nariadenie o prevádzkových intervaloch.

• Proporcionalita

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľa zmierniť hospodársky vplyv pandémie COVID-19 na fungovanie nariadenia o prevádzkových intervaloch. Návrhom sa vytvára rovnováha medzi potrebou udeliť leteckým spoločnostiam úľavu z uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“ v reakcii na nízky dopyt v leteckej doprave v dôsledku pandémie COVID-19 a potrebou vrátiť sa k normálnemu uplatňovaniu pravidiel pridelovania prevádzkových intervalov úmerne k obnovovaniu úrovne leteckej prevádzky. Návrh obsahuje aj niekoľko opatrení na podporu hospodárskej súťaže s cieľom riešiť určité neúmyselné negatívne účinky súčasného pozastavenia uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly.

• Výber nástroja

Na dosiahnutie svojho cieľa musí mať právny nástroj priamy a všeobecný účinok, rovnako ako nariadenie o prevádzkových intervaloch. Preto je najvhodnejším právnym nástrojom nariadenie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

V článku 10a ods. 4 nariadenia o prevádzkových intervaloch, zmeneného nariadením (EÚ) 2020/459, sa vyžaduje, aby Komisia do 15. septembra 2020 predložila Európskemu parlamentu a Rade súhrnnú správu o situácii v oblasti leteckej prevádzky. S cieľom zhromaždiť údaje a ďalšie informácie boli útvary Komisie v pravidelnom kontakte s leteckými dopravcami, letiskami, koordinátormi letiskových prevádzkových intervalov, ako aj ich združeniami s cieľom monitorovať vývoj situácie v oblasti leteckej prevádzky, posúdiť vplyv pandémie COVID-19 na dopyt po leteckej prevádzke a úroveň leteckej prevádzky a určiť účinnosť pozastavenia uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly. V správe uverejnenej 14. septembra 2020 sa posudzuje implementácia pozastavenia uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly a identifikujú sa určité nedostatky. Vzhľadom na pretrvávajúce dôsledky pandémie COVID-19 pre leteckú prevádzku sa neuskutočnilo hodnotenie v rámci pravidiel lepšej právnej regulácie z dôvodu naliehavosti prijať pravidlá, ktorými sa leteckým dopravcom včas poskytne primeraná úľava z uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Vzhľadom na naliehavosť tejto záležitosti sa neuskutočnili formálne konzultácie so zainteresovanými stranami. Komisia uverejnila plán spätnej väzby a verejnú konzultáciu na portáli pre lepšiu právnu reguláciu, kde mohli zainteresované strany odpovedať od 1. do 28. septembra 2020. Vzhľadom na naliehavosť tejto záležitosti sa konzultácia skrátila z obvyklých 12 týždňov na 4. V rovnakom časovom rámci sa začali aj cieľené konzultácie a žiadosti o údaje.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Ako už bolo vysvetlené, vzhľadom na naliehavosť situácie nebolo možné uskutočniť širšie zhromažďovanie odborných poznatkov. Komisia však čerpala zo skúseností získaných pri uplatňovaní a zmenách nariadenia o prevádzkových intervaloch, ktoré zahŕňali aj konzultácie s odborníkmi.

- **Posúdenie vplyvu**

Vzhľadom na naliehavosť situácie sa posúdenie vplyvu podľa pravidiel lepšej právnej regulácie nevykonalo. K návrhu je pripojený pracovný dokument útvarov Komisie. Uvádza sa v ňom dôsledky uplatňovania pravidla „využitia alebo straty“ počas pandémie COVID-19, informácie o pozastavení uplatňovania pravidla pre prevádzkové intervaly od nadobudnutia jeho účinnosti a opisujú sa nedostatky, ktoré sa na trhu leteckej dopravy objavili. Okrem toho sa zaoberá postupným zrušením úľavy z využívania prevádzkových intervalov, ktoré by bolo spojené s postupným návratom leteckej prevádzky. Predstavuje preferovaný spôsob, ako riešiť nedostatky a posudzovať ich pravdepodobné dôsledky.

- **Základné práva**

Neuplatňuje sa.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neuplatňuje sa.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Komisia by mala naďalej sledovať vývoj pandémie COVID-19 a jej vplyv na leteckú dopravu. Rovnako ako podľa nariadenia (EÚ) 2020/459 by Komisia mala byť splnomocnená prijať delegovaný akt, ktorým sa predĺžia časové obdobia dotknuté daným opatrením, ako aj v prípade potreby upraviť požiadavku na minimálne využitie.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Do článku 2 nariadenia o prevádzkových intervaloch sa dopĺňa nové dočasné vymedzenie pojmu „noví dopravcovia“, aby sa viacerým leteckým dopravcom umožnilo kvalifikovať sa ako noví dopravcovia a získať prevádzkové intervaly z fondu, čím sa umožní väčšia hospodárska súťaž na letiskách vzhľadom na zníženú mieru využívania, ktorá aktívnym dopravcom na letisku uľahčuje zachovanie ich prevádzkových intervalov.

Okrem toho sa dopĺňa nové vymedzenie pojmu „koordináčny parametre COVID-19“ a do článku 8 sa vkladá odsek 6a s cieľom riešiť možnosť, že osobitné sanitárne opatrenia na letisku v dôsledku pandémie COVID-19 môžu znížiť dostupnú kapacitu na danom letisku, čo znamená, že nie všetky prevádzkové intervaly sa môžu prevádzkovať v časoch, na ktoré boli

pridelené. Koordinátori by mali mať možnosť prerozdeliť alebo zrušiť pridelené alebo požadované prevádzkové intervaly, ktoré nie je možné po prerokovaní s dotknutými leteckými dopravcami použiť. Združenia leteckých dopravcov, letísk a koordinátorov prevádzkových intervalov diskutovali o tom, ako najlepšie riešiť tieto situácie pri zohľadnení rôznych obchodných záujmov. Koordinátori by mali tieto osvedčené postupy zohľadniť vo forme odvetvových usmernení alebo miestnych pravidiel, ak sú v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie a nespochybujú nezávislosť koordinátorov.

Ak boli prevádzkové intervaly počas daného plánovacieho obdobia sprístupnené dopravcami, ktorí majú na relevantné série prevádzkových intervalov historické práva, dopravcovia, ktorí takúto prevádzkovú intervaly využili, pravdepodobne prispievajú k efektívnemu využívaniu príslušných sérií prevádzkových intervalov v nasledujúcich plánovacích obdobiach. Preto sa do článku 8 dopĺňa nový odsek 2a, ktorý dáva takýmto leteckým dopravcom prednosť pri prideliť príslušných sérií v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období za predpokladu, že letecký dopravca, ktorý v danej sérii mal pôvodne historické práva, o ne nepožiadala a že žiadajúci dopravca využil päť z prevádzkových intervalov, ktoré sériu tvoria. Aby sa zabránilo fragmentácii letiskovej kapacity a letového poriadku, leteckému dopravcovi, ktorý dostal prednosť, by sa mala prideliť celá séria, ktorej súčasťou sú využité prevádzkové intervaly. V prípade, že viac ako jeden letecký dopravca využíval prevádzkové intervaly tej istej série, uprednostní sa dopravca, ktorý využil vyšší počet prevádzkových intervalov.

V článku 10 ods. 4 sa dopĺňa nové písmeno e) s cieľom riešiť situáciu, keď je schopnosť cestujúcich lietať na určitých tratiach výrazne ovplyvnená opatreniami prijatými verejnými orgánmi na zamedzenie globálneho šírenia pandémie COVID-19 (napr. obmedzenia dopravných práv cestujúcich a/alebo posádky, uzatvorenie hraníc) po ukončení procesu prideliť prevádzkových intervalov na nadchádzajúcu sezónu. V týchto prípadoch môžu leteckí dopravcovia získať úľavu z uplatňovania pravidla „vyžitia alebo straty“ (v znení zmien). Táto výhoda je však obmedzená, aby sa zabránilo neželaným účinkom (podrobnosti sú uvedené v štyroch nových pododsekoch doplnených do článku 10 ods. 4).

Článok 10a sa mení niekoľkými spôsobmi. Obdobie súčasného pozastavenia uplatňovania pravidla uvedené v článku 10a [stanovené nariadením (EÚ) 2020/459 v marci 2020] sa predĺžilo delegovaným nariadením (EÚ) 2020/1477 prijatým 14. októbra 2020, a to do 27. marca 2021. Počas tohto obdobia musia koordinátori na účely posúdenia práv prednosti vychádzať z toho, že prevádzkové intervaly pridelené na obdobie od 1. marca 2020 do 27. marca 2021 prevádzkoval letecký dopravca, ktorému boli pôvodne pridelené. Obdobie dodatočnej úľavy pre prevádzkové intervaly využívané medzi EÚ a Čínou alebo medzi EÚ a Hongkongom (od 23. januára 2020) sa zachová.

V novom navrhovanom odseku 2a článku 10a sa stanovuje, že v prípade série prevádzkových intervalov pridelených na obdobie od 28. marca 2021 do 30. októbra 2021 budú mať leteckí dopravcovia nárok na rovnakú sériu prevádzkových intervalov v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období, pokiaľ využili 40 % prevádzkových intervalov v tejto sérii.

V písmene a) nového odseku 3a článku 10a sa obmedzuje rozsah úľavy z využívania prevádzkových intervalov pridelených podľa článku 10 ods. 2 nariadenia o prevádzkových intervaloch. Navrhuje sa, aby prevádzkové intervaly, ktoré predstavujú sériu a boli novo pridelené na príslušné plánovacie obdobie, neboli oprávnené na úľavu a budú sa musieť využiť v súlade s 80 % mierou využitia prevádzkových intervalov, aby dopravca, ktorý ich využíva, mal nárok na rovnakú sériu v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období.

Článkom 10a ods. 3a písm. b) sa z úľavy vylučujú tie prevádzkové intervaly, ktoré boli vymenené za finančnú alebo inú kompenzáciu. Je to dôležité na zabezpečenie toho, aby hodnota úľavy nebola zahrnutá do žiadneho sekundárneho obchodu alebo prenájmu prevádzkového intervalu inému leteckému dopravcovi. Toto ustanovenie nemá retroaktívny účinok, t. j. prevádzkové intervaly, s ktorými sa obchodovalo a ktoré využíval „kupujúci“ letecký dopravca s účinnosťou od predchádzajúceho ekvivalentného plánovacieho obdobia (alebo skôr), sú oprávnené na uplatnenie úľavy.

Do článku 10a sa vkladá nový odsek 7, aby letecký dopravca, ktorý nemá v úmysle využiť prevádzkový interval, poskytol počas obdobia úľavy z využívania prevádzkových intervalov tento prevádzkový interval na dočasné prerozdelenie iným leteckým dopravcom najneskôr tri týždne pred plánovaným dátumom využitia prevádzkového intervalu. Cieľom je pomôcť iným dopravcom, ktorí by mohli chcieť takéto prevádzkové intervaly využiť ad hoc. Títo iní leteckí dopravcovia by mali mať dostatok času na plánovanie svojich činností a tiež na zabezpečenie toho, aby cestujúci, letiská a poskytovatelia letiskových služieb boli vopred informovaní o plánovaných činnostiach leteckých dopravcov.

Článkom 10a ods. 4 sa Komisia splnomocňuje prijímať delegované akty s cieľom ďalej predĺžiť obdobie uplatňovania úľavy, ak bude pandémia COVID-19 pokračovať a naďalej bude mať negatívny vplyv na odvetvie leteckej dopravy vrátane historických práv. Komisia je tiež splnomocnená zmeniť mieru využitia podľa vývoja úrovne leteckej prevádzky. Vzhľadom na to, ako rýchlo sa nákaza šíri, delegované akty by sa mali prijímať postupom pre naliehavé prípady.

V článku 14 ods. 5 sa dopĺňa nový pododsek, v ktorom sa stanovuje systém sankcií a opatrení v prípade nedodržania nového odseku 7 článku 10a.

Nové písmeno c) článku 14 ods. 6 umožňuje koordinátorovi prijať opatrenia a odobrať prevádzkové intervaly, ak letecký dopravca ukončí prevádzku na danom letisku. V takýchto prípadoch môže koordinátor okamžite odobrať prevádzkové intervaly na zvyšok plánovacieho obdobia bez toho, aby musel čakať na koniec tohto obdobia, a čo najskôr ich sprístupniť na prerozdelenie.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93, pokiaľ ide o dočasnú úľavu z uplatňovania pravidiel využívania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva v dôsledku pandémie COVID-19

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Pandémia COVID-19 viedla k prudkému poklesu letovej prevádzky v dôsledku značného poklesu dopytu a priamych opatrení, ktoré prijali členské štáty a tretie krajiny na zabránenie šíreniu tohto ochorenia. Vplyv na leteckých dopravcov je škodlivý od 1. marca 2020 a pokiaľ ide o budúcnosť, pravdepodobne bude mať negatívny vplyv na leteckých dopravcov až do zimy 2024/2025 vrátane.
- (2) Tieto okolnosti sú mimo kontroly leteckých dopravcov a doviedli ich k tomu, že v reakcii na túto situáciu museli dobrovoľne alebo nedobrovoľne zrušiť letecké dopravné služby. Dobrovoľné zrušenia majú za cieľ predovšetkým chrániť finančné zdravie leteckých dopravcov a zároveň predchádzať negatívnemu vplyvu na životné prostredie prevádzkovaním prázdnych alebo takmer prázdnych letov len na účely zachovania ich prevádzkových intervalov.
- (3) Údaje zverejnené organizáciou Eurocontrol, ktorá je manažérom siete pre funkcie siete letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, naznačujú pokračujúci medziročný pokles leteckej prevádzky približne o 74 % od polovice júna 2020.
- (4) Pokiaľ ide o známe rezervácie, prognózy organizácie Eurocontrol a epidemiologické prognózy, nie je možné predpovedať, kedy sa pravdepodobne skončí obdobie vážneho poklesu dopytu spôsobeného pandemiou COVID-19. Podľa najnovších prognóz organizácie Eurocontrol bude objem leteckej prevádzky vo februári 2021 v porovnaní s februárom 2020 približne na polovičnej úrovni. Prognózy na obdobie po tomto dátume závisia od viacerých neznámych faktorov, ako je dostupnosť vakcíny proti

³ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

⁴ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

COVID-19. Za týchto okolností by leteckí dopravcovia, ktorí nevyužili svoje prevádzkové intervaly v súlade s mierou využitia prevádzkových intervalov stanovenou v nariadení Rady (EHS) č. 95/93⁵, nemali automaticky stratiť prednosť na sériu prevádzkových intervalov stanovenú v článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2, ktorú by inak mali. Na tento účel by sa mali stanoviť osobitné pravidlá.

- (5) Tieto pravidlá by mali zároveň riešiť potenciálne negatívne vplyvy na hospodársku súťaž leteckých dopravcov. Predovšetkým by sa malo zabezpečiť, aby leteckí dopravcovia, ktorí sú pripravení poskytovať služby, mali možnosť využiť nevyužitú kapacitu s perspektívou zachovania týchto prevádzkových intervalov v dlhodobom horizonte. Tým by sa mala zachovať motivácia leteckých dopravcov využívať letiskovú kapacitu, čo by zase bolo prínosom pre spotrebiteľov.
- (6) Je preto potrebné v súlade s týmito zásadami a na obmedzené časové obdobie vymedziť podmienky, za ktorých majú leteckí dopravcovia naďalej nárok na sériu prevádzkových intervalov podľa článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2, a stanoviť pre príslušných leteckých dopravcov požiadavky na uvoľnenie nevyužitej kapacity.
- (7) Vymedzenie pojmu „nový dopravca“ by sa malo prispôbiť na účely príslušného obdobia, aby sa zvýšil počet leteckých dopravcov, ktorí sa môžu kvalifikovať ako noví dopravcovia, čím sa viacerým leteckým dopravcom, ktorí si to želajú, poskytne možnosť začať a rozšíriť svoju prevádzku. Zároveň je potrebné obmedziť príslušné výsady na skutočných nových účastníkov tým, že sa vylúčia dopravcovia, ktorí spolu s akoukoľvek materskou spoločnosťou alebo s vlastnými dcérskymi spoločnosťami alebo dcérskymi spoločnosťami materskej spoločnosti držia viac ako 10 % celkového počtu prevádzkových intervalov pridelených na príslušný deň na danom letisku.
- (8) Počas obdobia kedy sa uplatňuje úľava z pravidiel využívania prevádzkových intervalov, by systém pridelovania prevádzkových intervalov mal uznať úsilie leteckých dopravcov, ktorí prevádzkovali lety využívajúce prevádzkové intervaly, ktoré sú súčasťou série, na ktorú má podľa článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2 nárok iný letecký dopravca, ale ktoré boli poskytnuté koordinátorovi prevádzkových intervalov na dočasné prerozdelenie. Leteckí dopravcovia, ktorí prevádzkovali v rámci série aspoň päť prevádzkových intervalov, by preto mali mať pri pridelovaní týchto sérií v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období prednosť za predpokladu, že letecký dopravca, ktorý má na ne nárok podľa článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2, o ne nepožiadaval.
- (9) Uložením osobitných sanitárnych opatrení proti pandémie COVID-19 na letiskách sa môže znížiť dostupná kapacita, čo môže viesť k potrebe stanoviť osobitné koordinačné parametre súvisiace s ochorením COVID-19. V takýchto situáciách a s cieľom umožniť riadne uplatňovanie takýchto parametrov by koordinátori mali mať právomoc prispôbiť načasovanie prevádzkových intervalov pridelených leteckým dopravcom podľa článku 8 alebo zrušiť takéto prevádzkové intervaly na plánovacie obdobie, počas ktorého sa uplatňujú osobitné sanitárne opatrenia týkajúce sa ochorenia COVID-19.
- (10) Negatívne dôsledky možných opatrení verejných orgánov obmedzujúcich možnosť cestovať oznámených s minimálnym predstihom nemožno pripísať leteckým dopravcom, a preto by sa mali zmierniť. Leteckí dopravcovia by preto nemali byť

⁵ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

sankcionovaní za nevyužitie prevádzkových intervalov, ak toto nevyužitie vyplýva z takýchto reštriktívnych opatrení, ktoré ešte v čase pridelenia prevádzkových intervalov neboli uverejnené. Za takýchto okolností by leteckí dopravcovia mali mať v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období na takéto série naďalej nárok. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať napríklad prísne vládne obmedzenia súvisiace s ochorením COVID-19, ktoré sa týkajú maximálneho počtu priletajúcich alebo odlietajúcich cestujúcich v rámci konkrétneho letu alebo cez konkrétne letisko, alebo opatrenia, ktoré prakticky alebo technicky znemožňujú prevádzku leteckej dopravnej služby uložením obmedzení na pohyb členov posádky leteckých spoločností alebo dostupnosť služieb nevyhnutných na priamu podporu prevádzky leteckej dopravnej služby. Osobitná úľava od účinkov takýchto opatrení by sa mala obmedziť na maximálne dve po sebe nasledujúce plánovacie obdobia.

- (11) Leteckým dopravcom by mala byť počas období, keď je dopyt výrazne ovplyvnený pandémiou COVID-19, v potrebnom rozsahu poskytnutá úľava z požiadaviek týkajúcich sa využívania prevádzkových intervalov, ktoré sú relevantné z hľadiska nároku na prevádzkové intervaly v nasledujúcom ekvivalentnom plánovacom období. To by im malo umožniť zvýšiť služby, keď to okolnosti umožnia. Nižšia minimálna miera využitia stanovená na tento účel by mala zohľadňovať súčasný výhľad leteckej prevádzky, ktorý je na 50 % úrovni leteckej prevádzky v roku 2019, neistotu súvisiacu s pandémiou COVID-19, návrat dôvery spotrebiteľov a úrovne leteckej prevádzky. Vzhľadom na perspektívu opätovného rastu úrovne leteckej prevádzky v určitom okamihu by však malo byť možné zmeniť minimálnu mieru využívania prostredníctvom delegovaných aktov. Leteckým dopravcom a koordinátorom by sa malo umožniť, aby sa včas zapojili do potrebných príprav vzhľadom na podmienky, ktoré sa majú uplatňovať na využívanie prevádzkových intervalov v danom plánovacom období. Komisia by sa preto mala snažiť prijať delegovaný akt čo najskôr a v každom prípade by mala prijať takéto akty pred konečným termínom na vrátenie prevádzkových intervalov, ako sa stanovuje v článku 10 ods. 3.
- (12) S cieľom minimalizovať prekážky vstupu a zabrániť tomu, aby úľava zo všeobecných požiadaviek na využívanie prevádzkových intervalov negatívne ovplyvnila konkurenčné postavenie leteckých dopravcov nad rámec toho, čo je odôvodnené, by sa uplatňovanie úľavy malo obmedziť na tie prevádzkové intervaly, ktoré letecký dopravca predtým na príslušných letiskách využíval. Podobne by sa úľava nemala vzťahovať na prevádzkové intervaly, ktoré boli vymenené v rámci obchodnej dohody, ktorá viedla k peňažnej alebo inej kompenzácii medzi dopravcami, ktorí nie sú súčasťou tej istej skupiny.
- (13) Aby sa v prípade potreby a v odôvodnených prípadoch umožnilo reagovať pružne na výzvy, ktorým čelí odvetvie leteckej dopravy v dôsledku pandémie COVID-19, by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty s cieľom zmeniť nariadenie (EHS) č. 95/93, pokiaľ ide o predĺženie obdobia uplatňovania úľavy z pravidla využívania prevádzkových intervalov v zmysle tohto nariadenia. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁶. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty

⁶

Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (14) Letiská, poskytovatelia letiskových služieb a leteckí dopravcovia musia byť oboznámení s dostupnými kapacitami na účely primeraného plánovania. Leteckí dopravcovia by mali prevádzkové intervaly, ktoré sa neplánujú využiť, sprístupniť koordinátorovi na prípadné prerozdelenie čo najskôr, najneskôr však tri týždne pred plánovaným dátumom ich využitia. V prípade nedodržania by sa na ne mali vzťahovať primerané sankcie alebo rovnocenné opatrenia.
- (15) Ak je koordinátor presvedčený, že letecký dopravca ukončil prevádzku na letisku, mal by okamžite odobrať prevádzkové intervaly príslušnému leteckému dopravcovi a umiestniť ich do fondu na prerozdelenie iným dopravcom.
- (16) Vzhľadom na naliehavosť spôsobenú výnimočnými okolnosťami týkajúcimi sa pandémie COVID-19, ktorá odôvodňuje opatrenia stanovené v tomto nariadení, sa považuje za vhodné uplatniť výnimku z osemtyždňovej lehoty uvedenej v článku 4 Protokolu č. 1 o úlohe národných parlamentov v Únii, ktorý tvorí prílohu k Zmluve o Európskej únii, Zmluve o fungovaní Európskej únie a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu.
- (17) Vzhľadom na naliehavosť mimoriadnych okolností súvisiacich s pandemiou COVID-19, ktoré odôvodňujú navrhované opatrenia, sa považuje za vhodné stanoviť okamžité nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 95/93 sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) vkladá sa toto písmeno ba):

„ba) počas obdobia uvedeného v článku 10a ods. 2a „nový dopravca“ znamená:

i) leteckého dopravcu žiadajúceho o prevádzkový interval na letisku v ktorýkoľvek deň, ako časť série prevádzkových intervalov, ktorý by bol držiteľom, ak by bola jeho žiadosť akceptovaná, menej než siedmich prevádzkových intervalov na tomto letisku v danom dni alebo

ii) leteckého dopravcu žiadajúceho o sériu prevádzkových intervalov na nepretržitú pravidelnú osobnú leteckú dopravu medzi dvoma letiskami Európskej únie, kde najviac dvaja ďalší leteckí dopravcovia vykonávajú rovnakú nepretržitú pravidelnú leteckú dopravu medzi týmito letiskami v daný deň, a ktorý by bol však držiteľom, ak by bola jeho žiadosť akceptovaná, menej než deviatich prevádzkových intervalov na nepretržitú dopravu na tomto letisku v danom dni.

Letecký dopravca, ktorý spolu so svojou materskou spoločnosťou, vlastnými dcérskymi spoločnosťami alebo dcérskymi spoločnosťami svojej materskej spoločnosti drží viac ako 10 % celkového počtu prevádzkových intervalov pridelených v príslušný deň na konkrétnom letisku, sa nepovažuje za nového dopravcu na danom letisku;“;

b) písmeno m) sa nahrádza takto:

„m) „koordinačné parametre“ znamenajú z prevádzkového hľadiska všetku kapacitu, ktorá je k dispozícii pre pridelenie prevádzkových intervalov na letisku počas každého koordinačného obdobia, zohľadňujúc všetky technické, prevádzkové a environmentálne faktory, ktoré ovplyvňujú výkon letiskovej infraštruktúry a jej rôzne podsystémy;“;

c) dopĺňa sa toto písmeno n):

„n) „koordinačné parametre COVID-19“ sú revidované koordinačné parametre, ktorých výsledkom je zníženie dostupnej letiskovej kapacity na koordinovanom letisku z dôvodu osobitných sanitárnych opatrení uložených členskými štátmi v reakcii na pandémie COVID-19.“;

2. Článok 8 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Počas obdobia uvedeného v článku 10a ods. 2a sa séria prevádzkových intervalov, ktorá sa vráti do fondu prevádzkových intervalov v súlade s článkom 8 ods. 1 na konci plánovacieho obdobia („referenčné plánovacie obdobie“), na základe žiadosti prideliť na ďalšie ekvivalentné plánovacie obdobie leteckému dopravcovi, ktorý počas referenčného plánovacieho obdobia využil minimálne päť prevádzkových intervalov z danej série po uplatnení článku 10a ods. 7.

Ak požiadavky prvého pododseku spĺňa viac ako jeden žiadateľ, uprednostní sa letecký dopravca, ktorý využil vyšší počet prevádzkových intervalov danej série.“;

b) vkladá sa tento odsek 6a:

„6a. V období, počas ktorého sa uplatňujú koordinačné parametre COVID-19, a s cieľom umožniť riadne uplatňovanie takýchto koordinačných parametrov, môže koordinátor po vypočutí dotknutého leteckého dopravcu zmeniť harmonogram požadovaných alebo pridelených prevádzkových intervalov v rámci obdobia uvedeného v článku 10a ods. 2a alebo ich zrušiť. V tejto súvislosti koordinátor zohľadní dodatočné pravidlá a usmernenia uvedené v článku 8 ods. 5 za podmienok, ktoré sú v ňom stanovené.“

3. Článok 10 ods. 4 sa mení takto:

a) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) súdne konania týkajúce sa uplatňovania článku 9 na trase, kde boli uložené záväzky služieb vo verejnom záujme podľa článku 4 nariadenia (EHS) č. 2408/92, výsledkom ktorých je dočasné pozastavenie prevádzky na takých tratiach;“;

b) dopĺňa sa toto písmeno e):

„e) počas obdobia uvedeného v článku 10a ods. 2a zavedenie opatrení verejnými orgánmi po 31. januári na nasledujúcu letnú sezónu alebo po 31. auguste na nasledujúcu zimnú sezónu, ktoré majú zamedziť šíreniu pandémie COVID-19 na jednom konci trate, na ktorej sa predmetné prevádzkové intervaly využili alebo plánovali využiť, pod podmienkou, že opatrenia neboli uverejnené v čase pridelenia série prevádzkových intervalov a že opatrenia viedli k jednej z týchto možností:

– čiastočné alebo úplné uzavretie hranice, letiska alebo vzdušného priestoru počas podstatnej časti príslušného plánovacieho obdobia,

– vážne narušenie schopnosti cestujúcich cestovať s ktorýmkoľvek dopravcom na danej priamej trati počas podstatnej časti príslušného plánovacieho obdobia.“

c) dopĺňajú sa tieto pododseky:

Prvý pododsek písmeno e) sa uplatňuje v období, počas ktorého sa uplatňujú v ňom uvedené opatrenia, a počas šiestich dodatočných týždňov, a to v lehotách uvedených v treťom, štvrtom a piatom pododseku. Ak sa však opatrenie uvedené v písmene e) prestane uplatňovať menej ako šesť týždňov pred koncom plánovacieho obdobia, písmeno e) sa uplatňuje na zvyšok šesťtýždňového obdobia len vtedy, ak sa v nasledujúcom plánovacom období prevádzkové intervaly využívajú na tú istú trať.

Prvý pododsek písmeno e) sa vzťahuje len na prevádzkové intervaly využité na tratiach, na ktorých sa už využívali pred uverejnením opatrení uvedených v písmene e).

Prvý pododsek písmeno e) sa prestane uplatňovať, ak letecký dopravca, ktorý využíva príslušné prevádzkové intervaly, prejde na trať, na ktorú nemajú opatrenia verejných orgánov vplyv.

Prvý pododsek písmeno e) sa uplatňuje najviac na dve po sebe nasledujúce plánovacie obdobia.“;

4. Článok 10a sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Na účely článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2 koordinátori považujú prevádzkové intervaly pridelené na obdobie od 1. marca 2020 do 27. marca 2021 za prevádzkové intervaly využívané leteckým dopravcom, ktorému boli pôvodne pridelené.“;

b) vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Pokiaľ ide o obdobie od 28. marca 2021 do 30. októbra 2021 a na účely článku 8 ods. 2 a článku 10 ods. 2, ak letecký dopravca koordinátorovi uspokojivo preukáže, že s jeho povolením príslušnú sériu prevádzkových intervalov využil najmenej na 40 % času počas plánovacieho obdobia, na ktoré bola pridelená, letecký dopravca má nárok na tú istú sériu prevádzkových intervalov na nasledujúce ekvivalentné plánovacie obdobie.

Pokiaľ ide o obdobie uvedené v prvom pododseku, percentuálne hodnoty uvedené v článku 10 ods. 4 a v článku 14 ods. 6 písm. a) sú 40 %.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Pokiaľ ide o prevádzkové intervaly s dátumom medzi 9. aprílom 2020 a 27. marcom 2021, odsek 1 sa uplatňuje len vtedy, ak letecký dopravca vrátil príslušné nevyužívané prevádzkové intervaly koordinátorovi na prerozdelenie ostatným leteckým dopravcom.“;

d) vkladá sa tento odsek 3a:

„3a. Odsek 2a sa neuplatňuje:

a) na sériu prevádzkových intervalov pridelených leteckému dopravcovi na dané plánovacie obdobie, ak tomuto dopravcovi nebola pridelená rovnaká séria prevádzkových intervalov na predchádzajúce ekvivalentné plánovacie obdobie;

b) na sériu prevádzkových intervalov, ktoré si leteckí dopravcovia s účinnosťou od príslušného plánovacieho obdobia vymenili v súlade s článkom 8a ods. 1 písm. c) a ak výmena zahŕňala peňažnú alebo akúkoľvek inú náhradu.“;

e) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Ak Komisia na základe údajov uverejnených organizáciou Eurocontrol, ktorá je manažérom siete pre funkcie siete letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, zistí, že zníženie úrovne leteckej prevádzky v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v roku 2019 pretrváva a na základe prognóz organizácie Eurocontrol týkajúcich sa letovej

prevádzky je pravdepodobné, že bude naďalej pretrvávať, a ak tiež zistí, že na základe najlepších dostupných vedeckých údajov je táto situácia výsledkom vplyvu pandémie COVID-19, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 12a s cieľom zmeniť zodpovedajúcim spôsobom obdobie uvedené v odseku 2a.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12a s cieľom zmeniť percentuálne hodnoty uvedené v odseku 2a tohto článku v rozmedzí od 0 do 80 %. Na tento účel Komisia zväží zmeny zrealizované od nadobudnutia účinnosti nariadenia (EÚ) [2021/XXX odkaz na toto nariadenie] so zreteľom na tieto prvky:

- a) údaje uverejnené organizáciou Eurocontrol o úrovniach a prognózach leteckej prevádzky;
- b) vývoj trendov leteckej prevádzky počas plánovacích období, a to aj so zreteľom na vývoj pozorovaný od začiatku pandémie COVID-19 a
- c) ukazovatele týkajúce sa dopytu po osobnej a nákladnej leteckej doprave vrátane trendov týkajúcich sa veľkosti flotily, využitia flotily a koeficientov vytťaženia.

Delegované akty podľa tohto odseku sa prijímú najneskôr 24. januára na nasledujúce letné plánovacie obdobie a najneskôr 24. augusta na nasledujúce zimné plánovacie obdobie.“;

f) odsek 5 sa vypúšťa;

g) dopĺňa sa tento odsek 7:

„7. Počas obdobia uvedeného v odseku 2a leteckí dopravcovia poskytnú koordinátorovi na prerozdelenie inému leteckému dopravcovi každý prevádzkový interval, ktorý neplánujú využiť, a to najneskôr tri týždne pred dátumom využitia.“;

5. V článku 12a sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10a sa Komisii udeľuje na obdobie do 24. augusta 2024.“;

6. Článok 14 sa mení takto:

a) v odseku 5 sa dopĺňa tento pododsek:

„Členské štáty stanovujú a uplatňujú účinné, odrádzajúce a primerané sankcie alebo rovnocenné opatrenia v prípade, že letecký dopravca opakovane a úmyselne nedodríava článok 10a ods. 7. Takéto sankcie a opatrenia zahŕňajú možnosť odňať výhodu podľa článku 10a ods. 2a, ak je to v danom prípade odôvodnené.“;

b) v odseku 6 sa dopĺňa toto písmeno c): „c) Počas obdobia uvedeného v článku 10a ods. 2a, keď koordinátor na základe informácií, ktoré má k dispozícii, zistí, že letecký dopravca ukončil svoju prevádzku na letisku a už naďalej nie je schopný využívať prevádzkové intervaly, ktoré mu boli pridelené, po vypočutí príslušného leteckého dopravcu koordinátor odoberie tomuto leteckému dopravcovi príslušnú sériu prevádzkových intervalov na zvyšok plánovacieho obdobia a vloží ich do fondu.“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*