



TRANSPORT LOTNICZY: REGUŁY RYNKOWE

Stworzenie pod koniec lat 90. jednolitego rynku lotniczego spowodowało gruntowne przeobrażenie sektora transportu lotniczego i w znacznej mierze przyczyniło się do tego, że w ciągu ostatnich 20 lat europejski transport lotniczy silnie się rozwinął.

PODSTAWA PRAWNA

Artykuł 100 ust. 2 [Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej](#) (TFUE).

CELE

Utworzenie jednolitego rynku transportu lotniczego w Europie, zapewnienie jego prawidłowego funkcjonowania i rozszerzenie o niektóre państwa spoza UE w największym możliwym zakresie.

OSIĄGNIĘCIA

W przeszłości transport lotniczy rozwijał się pod auspicjami organów krajowych i pod ich kontrolą. W Europie przeważnie oznaczało to monopolistyczną pozycję przewoźników krajowych i porty lotnicze będące własnością publiczną lub publicznie zarządzane. Międzynarodowy transport lotniczy, opierający się na między państwowych umowach dwustronnych, rozwijał się w taki sam sposób – przy ścisłej kontroli nad dostępem do rynku i systemem własności przewoźników w szczególności.

Po urzeczywistnieniu rynku wewnętrznego, za pomocą kilku pakietów unijnych środków regulacyjnych, stopniowo przekształcono chronione krajowe rynki lotnicze w konkurencyjny, jednolity rynek transportu lotniczego (w praktyce lotnictwo stało się pierwszym – i w znacznej mierze wciąż jedynym – rodzajem transportu, który zyskuje dzięki w pełni zintegrowanemu jednolitemu rynkowi). W szczególności „pakiety” Jednolitego aktu europejskiego – pierwszy z 1987 r. i drugi z 1990 r. – zapoczątkowały łagodzenie przepisów regulujących taryfy i zdolności przewozowe. W 1992 r. na mocy „trzeciego pakietu” (a mianowicie rozporządzeń Rady (EWG) [nr 2407/92](#), [2408/92](#) i [2409/92](#), obecnie zastąpionych [rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady \(WE\) nr 1008/2008](#)) zniesiono wszystkie pozostałe ograniczenia handlowe obowiązujące europejskie linie lotnicze działające na terytorium Unii Europejskiej. Rynek ten rozszerzono następnie na Norwegię, Islandię oraz Szwajcarię i można było



go nadal rozszerzać na kraje sąsiadujące na mocy [umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego](#)^[1].

Na mocy „trzeciego pakietu” krajowych przewoźników lotniczych zastąpiono wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi i wyznaczono podstawową zasadę, w myśl której każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy może swobodnie ustalać taryfy lotnicze dla pasażerów i ładunków, a także ma dostęp do wszystkich wewnątrzunijnych tras lotniczych bez jakiegokolwiek zezwolenia czy upoważnienia (z wyłączeniem pewnych bardzo szczególnych tras, na które państwa członkowskie mogą na określonych warunkach i w ograniczonym czasie nakładać obowiązek użyteczności publicznej).

W „trzecim pakiecie” ustanowiono także wymogi, które wspólnotowi przewoźnicy lotniczy muszą spełniać, aby rozpocząć lub kontynuować działalność, a mianowicie:

1. muszą być własnością państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich, którzy skutecznie je kontrolują, a ich główne miejsce prowadzenia działalności musi znajdować się w jednym z państw członkowskich;
2. muszą znajdować się w dobrej sytuacji finansowej; muszą posiadać odpowiednie ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w razie wypadku;
3. muszą posiadać kwalifikacje zawodowe i organizacyjne, pozwalające zapewnić bezpieczeństwo operacji zgodnie z obowiązującymi przepisami. Kwalifikacje te potwierdza się wydaniem „certyfikatu przewoźnika lotniczego”.

Jednocześnie przyjęto wspólne zasady mające zapewnić prawidłowe funkcjonowanie jednolitego rynku lotniczego, które wymagają przede wszystkim: (1) równych warunków działania oraz (2) wysokiego i jednolitego poziomu ochrony pasażerów.

Aby zapewnić równe warunki działania, do sektora transportu lotniczego stosuje się przepisy dotyczące pomocy państwa (art. 107 i 108 TFUE) oraz konkurencji (art. 101–109 TFUE — fuzje, sojusze, ustalanie cen itp.). Komisja przyjęła wytyczne dotyczące oceny finansowania sektora ze środków publicznych (w przypadku linii lotniczych miało to miejsce w 1994 r. / w przypadku portów lotniczych i pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych – w 2005 r.). Zaktualizowano je wiosną 2014 r.

Przepisy UE zapewniają wszystkim przewoźnikom te same prawa i możliwości dostępu do usług związanych z transportem lotniczym. Gwarancji takich nie mają oni jednak w niektórych państwach trzecich, w których dyskryminujące praktyki oraz dotacje mogą dawać nieuczciwą przewagę konkurencyjną przewoźnikom lotniczym z tych właśnie państw trzecich.

Aby zaradzić tej sytuacji, na mocy [rozporządzenia \(UE\) 2019/712](#) z 17 kwietnia 2019 r. w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 868/2004 ustanowiono [mechanizm](#) mający zapewnić uczciwą konkurencję i utrzymać wysokiej jakości sieć połączeń w całej UE. By zrealizować te cele, upoważniono Komisję do wszczynania dochodzeń i podejmowania decyzji w sprawie środków kompensacyjnych, jeżeli praktyka, która zakłóca konkurencję, spowodowała

[1]W opracowaniu tematycznym pt. „[Overview of the air services agreements concluded by the EU](#)” (Przegląd umów o komunikacji lotniczej zawartych przez Unię Europejską) (Parlament Europejski, 2013 r.) zawarto analizę treści i skutków takich umów.



szkodę lub stwarza wyraźne zagrożenie wystąpienia szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego. Rozporządzenie weszło w życie 30 maja 2019 r.

Sprawiedliwy dostęp do portów lotniczych i usług lotniczych zapewniono w [rozporządzeniu Rady \(EWG\) nr 95/93](#), w którym przewidziano, że w przeciążonych portach lotniczych „czas na start i lądowanie” (tj. pozwolenie na lądowanie lub start w określonym dniu i o określonej porze) muszą być przydzielane liniom lotniczym w sposób sprawiedliwy, niedyskryminujący i przejrzysty przez niezależnego „koordynatora przydziałów czasu na start i lądowanie”. Aby jeszcze bardziej poprawić efektywność przydzielania czasu na start i lądowanie oraz zapewnić optymalne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych^[2], w 2011 r. Komisja przedstawiła wniosek zmieniający. Negocjacje w sprawie tego wniosku zawieszono jednak w 2013 r. W [programie prac](#) Komisji na 2023 r. ujęto nowy wniosek dotyczący przeglądu rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, który miał zostać rozpatrzony w trzecim kwartale 2023 r.

Dzięki [dyrektywie Rady 96/67/WE](#) stopniowo otwarto rynek na konkurencję w zakresie usług obsługi naziemnej. Wniosek Komisji z 2011 r. w sprawie dalszej liberalizacji tego rynku w ramach największych europejskich portów lotniczych został jednak wycofany w 2014 r. W [dyrektywie 2009/12/WE](#) ustanowiono podstawowe zasady pobierania opłat lotniskowych uiszczanych przez przewoźników lotniczych z tytułu korzystania z obiektów i usług portów lotniczych.

Aby zapewnić sprawiedliwy dostęp do sieci dystrybucji i uniemożliwić wpływ takich sieci na wybór dokonywany przez konsumentów, od 1989 r. obowiązują wspólne zasady. W myśl tych zasad komputerowe systemy rezerwacji (będące „maszynowymi pośrednikami” między liniami lotniczymi a biurami podróży), w skrócie KSR, muszą wyświetlać przewozy lotnicze wszystkich linii lotniczych na ekranach komputerów biur podróży w sposób niedyskryminujący ([rozporządzenie \(WE\) nr 80/2009](#)). Niemniej znaczenie KSR maleje, jako że coraz powszechniej stosuje się dystrybucję on-line, także za pośrednictwem stron internetowych przewoźników. Komisja zamierza przyjąć przegląd rozporządzenia, aby zaktualizować przepisy.

Aby chronić pasażerów i statki powietrzne, a także zapewnić wysoki i jednolity poziom bezpieczeństwa na całym terytorium Unii Europejskiej, krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa zastąpiono wspólnymi przepisami, których zakres jest stopniowo poszerzany, tak aby objąć cały łańcuch usług w zakresie transportu lotniczego. Ponadto ustanowiono Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, której powierzono zadanie opracowania projektu przepisów wykonawczych dotyczących bezpieczeństwa oraz nadzorowania ich wdrożenia^[3]. We wszystkich portach lotniczych Unii Europejskiej zharmonizowano także wymogi bezpieczeństwa, aby skuteczniej zapobiegać aktom przestępczym wymierzonym w statki powietrzne oraz w ich

[2]Linie lotnicze mogą „w sposób niepełny wykorzystywać” przydzielony im czas na start lub lądowanie, aby uniknąć ponownego umieszczenia takiego czasu w „puli czasów na start lub lądowanie” w celu przydzielenia ich konkurentom. Warto zauważyć, że o ile w Unii Europejskiej w 2016 r. było około 90 „koordynowanych” portów lotniczych (tj. „z czasem na start lub lądowanie”), Stany Zjednoczone mają tylko dwa takie porty lotnicze. Zob. w szczególności sprawozdanie zatytułowane „[Airport slots and aircraft size at EU airports](#)” (Czas na start lub lądowanie i rozmiary statków powietrznych w portach lotniczych UE) (Parlament Europejski, 2016 r.).

[3]Nota tematyczna [3.4.9](#) jest poświęcona ochronie lotnictwa cywilnego.



pasażerów i załogi^[4]. Ponadto istnieją wspólne przepisy na rzecz ochrony praw pasażerów lotniczych ([rozporządzenie \(WE\) nr 261/2004](#)) zapewniające pasażerom co najmniej minimalny poziom wsparcia i odszkodowanie w razie dłuższych opóźnień lub odwołanych lotów. Chociaż obowiązujące przepisy zapewniają znacznie lepszą ochronę praw pasażerów linii lotniczych niż w jakimkolwiek innym regionie świata, czasami okazują się trudne do zastosowania, co prowadzi do częstych postępowań sądowych^[5]. W marcu 2013 r. Komisja przedstawiła nowy wniosek zmieniający rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ([COM\(2013\)0130](#)) i służący poprawie egzekwowania przepisów UE przez wyjaśnienie kluczowych zasad i dorozumianych praw pasażerów. Proces współdecyzji został jednak nigdy zakończony. W 2023 r. Komisja zamierza zaproponować kolejną reformę praw pasażerów, której przedmiotem będą także warianty dotyczące biletów multimodalnych.

W październiku 2022 r. UE i ASEAN^[6] podpisały umowę o transporcie lotniczym, dzięki której zwiększy się częstotliwość bezpośrednich połączeń między tymi dwoma regionami świata oraz zwiększone zostaną możliwości transportu lotniczego przy jednoczesnej poprawie zasad i norm.

W styczniu 2023 r. uchylono [dyrektywę Rady 89/629/EWG](#) w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych samolotów odrzutowych, ponieważ na mocy [dyrektywy 2006/93/WE](#) nakazano całkowite wycofanie wszystkich statków powietrznych, które nie spełniały określonych w dyrektywie dopuszczalnych wartości emisji hałasu, co [sprawia, że dyrektywa 89/629/EWG stała się nieaktualna](#).

ODPOWIEDŹ NA KRYZYS WYWOŁANY EPIDEMIAŃ COVID-19

W następstwie pandemii COVID-19 podjęto szereg środków, aby zaradzić trudnościom napotykanym przez sektor lotniczy:

- [Rozporządzenie \(UE\) 2020/459](#) z 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 w celu zwolnienia przedsiębiorstw lotniczych z obowiązku wykorzystywania przyznanego im czasu na start lub lądowanie, który to obowiązek skutkowało wysyłaniem w trasę statków powietrznych bez pasażerów tzw. (ghostflights). Mechanizm ten kilkakrotnie przedłużano. W lipcu 2021 r. Komisja ponownie zaproponowała przedłużenie do października 2023 r. przepisów dotyczących łagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie, na co Parlament i Rada zgodziły się w październiku 2022 r. Ogólnie rzecz biorąc, przegląd ten pozwoli liniom lotniczym na większą elastyczność, gdy będą musiały reagować na niespodziewane wydarzenia w najbliższej przyszłości. Wojna w Ukrainie również pokazała, że inne rodzaje nieprzewidzianych wydarzeń na niektórych trasach mogą mieć poważne i trwałe

[4]Nota tematyczna [3.4.7](#) jest poświęcona ochronie lotnictwa cywilnego. W opracowaniu tematycznym pt. „[The EU regulatory framework applicable to civil aviation security](#)” (Unijne ramy regulacyjne mające zastosowanie do ochrony lotnictwa cywilnego) (Parlament Europejski, 2013 r.) dokonano wszechstronnego przeglądu prawodawstwa UE w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

[5]Nota tematyczna [2.2.3](#) jest poświęcona prawom pasażerów. W czerwcu 2016 r. w celu doprecyzowania obowiązujących przepisów Komisja przyjęła zbiór wytycznych opartych na orzecznictwie.

[6]Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) jest unią polityczną i gospodarczą, która ma na celu propagowanie współpracy między należącymi do niej dziesięcioma państwami członkowskimi.



skutki dla ruchu lotniczego i zdolności linii lotniczych do spełnienia normalnych wymogów dotyczących wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie.

- [Rozporządzenie \(UE\) 2020/696](#) z 25 maja 2020 r. zmieniające – w związku z pandemią COVID-19 – rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (rozporządzenie w sprawie przewozów lotniczych). Środki tymczasowe obejmują zmianę zasad wydawania zezwoleń przewoźnikom lotniczym w razie problemów finansowych wywołanych pandemią, uproszczenie procedur dotyczących wprowadzania ograniczeń praw przewozowych oraz skuteczniejsze procedury udzielania zamówień na usługi obsługi naziemnej. Komisja zamierza przyjąć przegląd rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych w 2023 r.

Aby przeciwdziałać ryzyku poważnego pogorszenia koniunktury gospodarczej, Komisja opublikowała [tymczasowe ramy](#) dotyczące środków pomocy państwa (kilkakrotnie aktualizowane). Umożliwia to państwom członkowskim UE udzielanie pomocy przedsiębiorstwom, i uzupełnia możliwości dostępne w ramach obecnych zasad pomocy państwa. Państwa członkowskie zaproponowały już kilka środków obejmujących całą gospodarkę i pewne środki sektorowe. W marcu 2023 r. tymczasowe ramy zostały rozszerzone, aby wspierać środki służące przejściu na gospodarkę neutralną emisyjnie oraz umożliwić państwom członkowskim wspieranie gospodarki w kontekście wojny Rosji przeciwko Ukrainie.

OBNIŻANIE EMISYJNOŚCI TRANSPORTU

Pakiet „Gotowi na 55” (przyjęty przez Komisję w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu w lipcu 2021 r.) zawierał zestaw wniosków dotyczących transportu lotniczego:

- [Wniosek](#) dotyczący przeglądu europejskiego systemu handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych^[7] ([dyrektywa 2003/87/WE](#)), aby stopniowo wycofywać bezpłatne uprawnienia do emisji w lotnictwie i dostosować się do globalnego mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (zmieniona [dyrektywa](#) weszła w życie 5 czerwca 2023 r.).
- [Wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych](#), który stanowi w szczególności, że statki powietrzne mają dostęp do dostaw czystej energii elektrycznej w głównych portach lotniczych. [Dokument końcowy](#) opublikowano w Dzienniku Urzędowym UE 22 września 2023 r.
- [Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego](#) (ReFuelEU w lotnictwie). Porty lotnicze i dostawcy paliwa w UE są zobowiązani zapewnić, aby począwszy od 2025 r. co najmniej 2 % paliwa lotniczego było ekologiczne i by udział ten wzrastał co pięć lat do 70 % w 2050 r. Parlament zatwierdził [nowe zasady](#) 13 września 2023 r.

[7]EU ETS określa limit ilości gazów cieplarnianych, które dany sektor może emitować. Unijne uprawnienia do emisji są następnie sprzedawane na aukcji lub przydzielane bezpłatnie i udostępniane do obrotu.



ROLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

W licznych sprawozdaniach, a w szczególności w rezolucji z 14 lutego 1995 r. zatytułowanej „Przyszłość lotnictwa cywilnego w Europie” Parlament podkreślił potrzebę wypracowania wspólnej polityki w dziedzinie transportu lotniczego, zapewniającej większą i uczciwszą konkurencję między liniami lotniczymi. Dlatego też Parlament stale popiera utworzenie i właściwe funkcjonowanie jednolitego rynku lotniczego.

Niemniej jednak, udzielając tego poparcia, Parlament stale podkreśla, że liberalizacja transportu lotniczego musi być realizowana w sposób ostrożny i stopniowy, a także że należy czuwać nad równowagą między dobrem konsumentów a interesami sektora.

Z tego względu w ostatnich trzydziestu latach Parlament zawsze opowiadał się za uczciwą konkurencją, bezpieczeństwem lotniczym, wysoką jakością usług i prawami pasażerów, występując jednocześnie w obronie warunków pracy personelu linii lotniczych i nie zapominając o ochronie środowiska. Przykładowo, to Parlament od samego początku procesu liberalizacji walczył o ustanowienie kryteriów regulujących pomoc państwa dla portów lotniczych i linii lotniczych, a także o przyjęcie wspólnych przepisów w zakresie obsługi naziemnej, opłat lotniskowych i praw pasażerów. Ponadto Parlament domaga się bardziej ekologicznych paliw lotniczych, przyspieszonego wprowadzenia zrównoważonych paliw lotniczych i utworzenia zrównoważonego funduszu lotniczego.

Niedawnym, kolejnym dowodem na to „zrównoważone podejście” do liberalizacji transportu lotniczego była przeprowadzona przez Parlament w pierwszym czytaniu radykalna zmiana wniosków Komisji z 2011 r. w sprawie przydziału czasu na start i lądowanie oraz w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii Europejskiej.

W sprawozdaniu z 20 marca 2018 r. w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym Parlament wyraził poparcie dla wniosku Komisji, którego celem jest ochrona unijnych przewoźników lotniczych przed nieuczciwymi praktykami przedsiębiorstw lotniczych spoza UE. Głównym zamiarem Komisji jest ustanowienie praktycznego, skutecznego i łatwego w użyciu unijnego instrumentu, który służyłby do zniechęcania lub do kompensacji szkód wynikających z pomocy państwa lub innych praktyk dyskryminacyjnych ze strony podmiotów spoza UE w lotnictwie.

Powiązane rezolucje ustawodawcze i nieustawodawcze Parlamentu Europejskiego:

- [Rezolucja z 14 lutego 1995 r.](#) w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „Przyszłość lotnictwa cywilnego w Europie”;
- [Rezolucja ustawodawcza z 11 lipca 2007 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty;
- [Rezolucja ustawodawcza z 12 grudnia 2012 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej;



- [Rezolucja ustawodawcza z 16 kwietnia 2013 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE;
- [Rezolucja ustawodawcza z 5 lutego 2014 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu;
- [Rezolucja z 11 listopada 2015 r.](#) w sprawie lotnictwa;
- [Rezolucja z 16 lutego 2017 r.](#) w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa;
- [Rezolucja ustawodawcza z 14 marca 2019 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 868/2004;
- [Rezolucja ustawodawcza z 26 marca 2020 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty;
- [Rezolucja ustawodawcza z 15 maja 2020 r.](#) w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego szczególne i tymczasowe środki w związku z pandemią COVID-19 oraz dotyczącego ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu;
- [Rezolucja z 5 maja 2022 r.](#) w sprawie wpływu wojny prowadzonej przez Rosję przeciwko Ukrainie na unijne sektory transportu i turystyki. Wyraża zaniepokojenie wpływem wojny w Ukrainie na koszty operacyjne sektora lotnictwa, co sprawia, że zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe są droższe;
- [Rezolucja ustawodawcza z 13 grudnia 2022 r.](#) w sprawie zgłoszenia w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu wymaga się, aby państwa członkowskie poinformowały operatorów statków powietrznych do 30 listopada 2022 r., że określili wymogi na 2021 r. dotyczące kompensacji na poziomie zero na podstawie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska w ramach CORSIA określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

W związku z pandemią COVID-19 i jej wpływem na transport 19 czerwca 2020 r. Parlament przyjął [rezolucję](#) w sprawie turystyki i transportu w 2020 r. i w dalszej przyszłości, w której zaapelował o szybkie, krótko- i długoterminowe wsparcie dla sektorów transportu i turystyki, aby zapewnić im przetrwanie i konkurencyjność.



Od marca 2020 r. Parlament przyjął w trybie pilnym szereg rezolucji ustawodawczych w celu zwalczania bezpośrednich negatywnych skutków pandemii dla sektora transportu.

Ariane Debyser
10/2023

