



Briselē, 16.12.2020.
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz pagaidu atbrīvojumu no laika
nišu izmantošanas noteikumiem Kopienas lidostās Covid-19 pandēmijas dēļ**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2020) 341 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Regulā (EEK) Nr. 95/93¹ ("Laika nišu regula") ir paredzēti noteikumi par laika nišu piešķiršanu ES lidostās. Tās 10. pantā ir izklāstīts tā sauktais "izmanto vai zaudē" noteikums, saskaņā ar kuru aviosabiedrībām, lai saglabātu prioritāti uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā, noteiktā sarakstu periodā (vasaras vai ziemas) jāizmanto vismaz 80 % no piešķirtajām laika nišām (t. s. senākās jeb vēsturiskās tiesības).

Sakarā ar pasažieru pieprasījuma samazināšanos, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, aviosabiedrības kopš 2020. gada 1. marta ir veikušas būtiskas izmaiņas savos sarakstos, kā rezultātā laika nišu izmantošanas apjoms koordinētās lidostās ir ievērojami zemāks par 80 % sliekšni, kas noteikts Laika nišu regulā.

Lai to risinātu, Eiropas Savienība 2020. gada 30. martā pieņēma grozījumu Laika nišu regulā, lai atceltu "izmanto vai zaudē" noteikumu attiecībā uz visu 2020. gada vasaras sarakstu periodu, kas beidzās 2020. gada 24. oktobrī. Ar šo grozījumu Komisija tika arī pilnvarota pagarināt laikposmu, uz kuru attiecas atbrīvojums, pieņemot vienu vai vairākus deleģētos aktus. Komisija 2020. gada 14. oktobrī pieņēma deleģēto aktu, ar ko pagarina laikposmu, uz kuru attiecas atbrīvojums no "izmanto vai zaudē" noteikuma, līdz 2020./2021. gada ziemas lidojumu plānošanas sezonas beigām 2021. gada 27. martā.

Kā tika prognozēts, 2020. gada vasaras sarakstu periodā pasažieru pieprasījums turpināja samazināties. Saskaņā ar Eirokontroles datiem satiksmes lejupslīde Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) sākusies 11. nedēļā, kad salīdzinājumā ar to pašu nedēļu 2019. gadā piedzīvots samazinājums par 17 %. Satiksmes līmenis turpināja strauji kristies, samazinoties par 59 % un 82 % salīdzinājumā ar 2019. gadu attiecīgi 12. un 13. nedēļā. Zemākās vērtības tika reģistrētas 15. un 16. nedēļā (samazinājums par 89 %). Vidējais aizpildes koeficients 10 Eiropas aviosabiedrību izlasē samazinājās no 80 % 9. nedēļā līdz 26 % 15. nedēļā. Aviosabiedrības lidojumus nodrošināja retāk, turklāt arī tajos lidojumos, kas notika, rezervēto vietu skaits bija mazāks nekā 2019. gadā. Līdz 23. nedēļai, kad ES iekšējā gaisa satiksme bija lielā mērā atsākusies, vidējais aizpildes koeficients bija paaugstinājies līdz 44 %. Tajā pašā nedēļā 2019. gadā to pašu aviosabiedrību vidējais aizpildes koeficients bija robežās no 75 % (4. nedēļa) līdz 86 % (16. nedēļa). Līdz 2020. gada novembra vidum gaisa satiksmes līmenis salīdzinājumā ar to pašu nedēļu 2019. gadā bija samazinājies par 65 %.

Eirokontroles jaunākās prognozes liecina, ka gaisa satiksme 2021. gada februārī varētu sasniegt tikai pusi no 2020. gada februāra līmeņa. Kas notiks pēc tam, nav skaidrs, taču nekas neliecina par to, ka 2021. gada vasaras sezonā pieprasījums kaut cik tuvināsies pēdējo gadu līmenim.

Vienlaikus būtu jāatgādina, ka "izmanto vai zaudē" noteikuma mērķis ir nodrošināt visefektīvāko lidostas caurlaides spējas izmantošanu, lai maksimāli palielinātu ieguvumu pēc iespējas lielākam lietotāju skaitam un ļautu pasažieriem gūt labumu no aviācijas tirgus, kurā valda konkurence, un savienojamības. Atbrīvojums no "izmanto vai zaudē" noteikuma

¹ Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās, OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

patiešām ir atvieglojis aviosabiedrību situāciju pašreizējā nepieredzētā pieprasījuma trūkuma un gaisa satiksmes ierobežojumu laikā, vienlaikus novēršot arī negatīvu ietekmi uz vidi, ko rada tukši vai minimāli aizpildīti lidojumi, kuri tiek veikti tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas. Tomēr būtu jāņem vērā arī negatīvā ietekme, ko radītu atbrīvojuma turpmāka pagarināšana. Pašreizējā atbrīvojuma rezultātā konkurence tiek iesaldēta 2019. gada līmenī, neprasot, lai caurlaides spēja tiktu faktiski izmantota efektīvi, jo minētā atbrīvojuma noteikumi ir izrādījušies nepietiekami, lai nodrošinātu, ka citas aviosabiedrības, kas spēj darboties, var iegūt nepieciešamās laika nišas. Attiecībā uz laikposmu, kas sākas pēc vairāk nekā gadu ilga atbrīvojuma no “izmanto vai zaudē” noteikuma (no 2020. gada 1. februāra līdz 2021. gada 27. martam), ar kuru uz senāko tiesību pamata iegūtās aviosabiedrību 2019. gada laika nišas tiek saglabātas līdz 2021./2022. gada ziemas lidojumu plānošanas sezonas beigām, ir pienācis laiks rast veidu, kā atgriezties pie normālas “izmanto vai zaudē” noteikuma piemērošanas. Atgriešanās pie normālas darbības nedrīkstētu notikt pēkšņi, lai nedestabilizētu aviācijas tirgu, kaitējot aviosabiedrībām, savienojamībai, ES patērētājiem un videi. Atgriešanās pie normālas situācijas būtu jāveic saskaņā ar turpmāku satiksmes līmeņa paaugstināšanos līdz 2019. gada līmenim vai stabilizējot gaisa satiksmi jaunā tirgus situācijā.

Tāpēc tiek ierosināts no 2021. gada vasaras sarakstu perioda sākuma Laika nišu regulā noteiktās prasības par laika nišu izmantošanu atkal piemērot parastā kārtībā, bet noteikt 40:60, nevis 80:20 attiecību. Proti, aviosabiedrībām būtu pienākums izmantot 40 % no attiecīgās laika nišu sērijas, lai tās saglabātu prioritāti attiecībā uz konkrētu izmantoto laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā. Šis pielāgojums samērīgi aizsargātu vēsturiskās tiesības laikā, kad Covid-19 pandēmijas dēļ strauji samazinājies pieprasījums pēc gaisa satiksmes pakalpojumiem, un palīdzētu izvairīties no tādu tukšu vai maz aizpildītu lidojumu ietekmes uz vidi, kurus veic tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas. Tas arī palīdzētu efektīvāk izmantot lidostu caurlaides spēju pasažieru un savienojamības labā.

Ņemot vērā pieredzi, šajā priekšlikumā par laika nišu noteikumu atvieglošanu ir iekļauti nosacījumi, kas nodrošinātu, ka atbrīvojuma periods pastāvīgi ir saderīgs ar mērķi optimāli izmantot lidostu ierobežoto caurlaides spēju, kā arī veicinātu konkurences saglabāšanu pasažieru interesēs. Atbrīvojums būtu jāattiecinā uz aviosabiedrībām, kuru nolūks ir izmantot uz senāko tiesību pamata iegūtās laika nišas, tiklīdz pieprasījums būs pietiekami atjaunojies un lidojumi atkal būs ekonomiski dzīvotspējīgi. Tāpēc atbrīvojums nebūtu jāattiecinā uz laika nišu sērijām, kas aviosabiedrībai piešķirtas pirmo reizi, t. i., laika nišu sērijām, kuras aviosabiedrība ieguvusi ne uz senāko tiesību pamata, jo šīs aviosabiedrības tād ir pieprasījušas šādas papildu laika nišas, zinot, ka pieprasījums pēc gaisa satiksmes ir zems Covid-19 pandēmijas dēļ un ka attiecīgajai laika nišu sērijai netiek parastā kārtībā piemērots “izmanto vai zaudē” noteikums. Tāpēc aviosabiedrībām, kas šādas laika nišu sērijas iegūst pirmo reizi, būs jāizmanto vismaz 80 % no šādām no jauna piešķirtām laika nišu sērijām, lai iegūtu prioritāti nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā. Šī pieeja saskan ar brīvprātīgo vienošanos starp lidostām, aviosabiedrībām un laika nišu koordinatoriem par to, kā darbojas pašreizējais atbrīvojums no laika nišu izmantošanas noteikumiem 2020./2021. gada ziemas lidojumu plānošanas sezonā un pēc tam².

“Izmanto vai zaudē” noteikumu (t. i., prasību izmantot vismaz 80 % laika nišu sērijas) būtu jāturpina piemērot arī attiecībā uz laika nišu apmaiņu, ko veic saskaņā ar 8.a panta 1. punkta

² Aviosabiedrību, lidostu un laika nišu koordinātu kopīga vienošanās par nosacījumiem, kas jāpiemēro atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas pagarināšanai uz visu NW2020 sezonu: <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>.

c) apakšpunktu, ja apmaiņu papildina jebkāda finansiāla vai cita veida kompensācija. Mērķis ir nepieļaut atlīdzības izmaksu par atbrīvojumam piemītošo vērtību. Turpretim apmaiņa bez finansiālas vai cita veida kompensācijas, kas veikta, lai, piemēram, uzlabotu izlidošanas/ielidošanas laikus, nebūtu šķērslis atbrīvojuma piemērošanai attiecīgajām laika nišām. Tas pats attiektos, piemēram, uz laika nišām, kas nodotas valsts iestāžu lēmumu rezultātā saskaņā ar valsts vai ES konkurences tiesību aktiem (sk. Laika nišu regulas 8.b pantu).

Priekšlikumā ir iekļauts termiņš, līdz kuram aviosabiedrībām ir jāatdod koordinatoram nevajadzīgās laika nišas, ja tās vēlas izmantot atbrīvojumu. Trīs nedēļu termiņš pirms laika nišas paredzētās izmantošanas dienas ļaus lidostām un citiem lidostas pakalpojumu sniedzējiem konstatēt, cik liela caurlaides spēja ir vajadzīga un kāds ir paredzamais darbību apjoms, lai tie varētu darīt pieejamu atbilstošu infrastruktūru, aprīkojumu un personālu. Tas arī ļauj citām aviosabiedrībām novērtēt, kāda lidostas caurlaides spēja ir pieejama, ja tās vēlas to izmantot lidojumu veikšanai. Jo agrāk laika nišas tiek darītas pieejamas pārdalei, jo ticamāk, ka citas aviosabiedrības tās varēs izmantot. Šeit ierosinātie noteikumi attiecas gan uz pagaidu pārdali attiecīgajai sezonai (aviosabiedrība, kurai šīs laika nišas ir piešķirtas pārdales rezultātā, neiegūst senākās tiesības), gan uz pastāvīgu pārdali, proti, ja aviosabiedrība, kas atdevusi laika nišas kopējā fondā, nav paredzējusi tās izmantot nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā. Tādā gadījumā aviosabiedrībām, kas izmantojušas vismaz piecas šādas laika nišas, būtu jādod priekšroka pār citām pieteikumu iesniedzējām aviosabiedrībām un jaunienācējiem attiecībā uz pilnīgām to aviosabiedrību sākotnējām laika nišu sērijām, kuras šīs laika nišas nodevušas kopējā fondā.

Ir arī jāprecizē, kādos apstākļos koordinatori varētu atsaukt aviosabiedrībām piešķirtas laika nišas. Ja koordinators, pamatojoties uz tā rīcībā esošo informāciju, konstatē, ka aviosabiedrība ir pārtraukusi darbību lidostā un vairs nespēj izmantot tai piešķirtās laika nišas, attiecīgās laika nišas būtu nekavējoties jānodod atpakaļ kopējā fondā un jādara pieejamas pārdalei citām aviosabiedrībām, kā rezultātā aviosabiedrība, kura atstāj lidostu, zaudē vēsturiskās tiesības uz šīm laika nišām.

Pamatojoties uz informāciju, ko līdz šim sniegusi Eirokontrole, ir pamatoti pieņemt, ka pašreizējā situācija, ko raksturo ārkārtējs pieprasījuma kritums, turpināsies vismaz līdz 2021. gada vasaras sarakstu perioda sākumam. Ņemot vērā nenoteiktību, saskaņā ar aviosabiedrību un lidostu apvienību, piemēram, *ACI Europe* un *IATA*, prognozēm tāpat ir iespējams, ka ārkārtīgi zema pieprasījuma periods varētu ilgt vismaz līdz 2024./2025. gada ziemas sarakstu periodam (ieskaitot).

Tāpēc šajos apstākļos Laika nišu regula būtu jāgroza, lai turpinātu aizsargāt aviosabiedrību senākās tiesības uz tām laika nišu sērijām, kas nav izmantotas parastajā 80 % apmērā laikposmā, kad aviācijas tirgu ir negatīvi ietekmējusi Covid-19 pandēmija. Atbrīvojums no laika nišu izmantošanas noteikumiem tiktu pagarināts uz vēl vienu sezonu, pārsniedzot Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2020/1477 paredzēto pagarinājumu, un tādējādi tas attiektos uz laikposmu no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim. Šis atbrīvojums samazinātu laika nišu izmantošanas apjomu no 80 % līdz 40 %. Turklāt ar šo grozījumu Komisijai tiktu piešķirtas deleģētās pilnvaras pagarināt atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem arī uz laiku pēc 2021. gada vasaras lidojumu plānošanas sezonas, kā arī papildus pielāgot laika nišu izmantošanas apjomu, pamatojoties uz vairākiem rādītājiem, piemēram, faktiskajiem un prognozētajiem gaisa satiksmes datiem, aizpildes koeficientiem un flotes izmantojumu. Komisija vajadzības gadījumā pieņemtu deleģētos

aktus, lai pielāgotu laika nišu izmantošanas apjomu jebkuram sarakstu periodam no 2021./2022. gada ziemas līdz 2024./2025. gada ziemei (ieskaitot).

Laika nišu piešķiršanas process notiek ilgu laiku pirms attiecīgā sarakstu perioda. Tāpēc aviosabiedrībām, lidostām un citiem pakalpojumu sniedzējiem būtu laikus jāzina, kādi noteikumi ir piemērojami konkrētam sarakstu periodam. Tāpat agrīna informētība par šiem noteikumiem arī mudina aviosabiedrības laikus atdot koordinatoram laika nišas, ko tās neplāno izmantot. Tāpēc Komisijai būtu jāpieņem attiecīgie deleģētie akti pirms laika nišu piešķiršanas procesa pabeigšanas.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Laika nišu izmantošanas noteikumi pašlaik aviosabiedrībām rada problēmas Covid-19 pandēmijas dēļ, tāpēc Laika nišu regula paredz aviosabiedrībām atbrīvojumu no šiem noteikumiem. Laika nišu regula pilnvaro Komisiju pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem var tikai grozīt laikposmu, kurā piemēro pašreizējo atbrīvojumu. Pagarināti atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas noteikumiem periodi rada konkurences izkropļojumus, kas ietekmē pasažieru savienojamību, nodarbinātību un darbvietu kvalitāti aviācijas nozarē un rada specifiskas problēmas lidostām un pakalpojumu sniedzējiem. Tajā pašā laikā, pēkšņi atgriežoties pie parastā “izmanto vai zaudē” noteikuma, varētu radīt papildu finansiālo slogu aviosabiedrībām un netīšu negatīvu ietekmi uz vidi, aviosabiedrībām veicot tukšus vai maz aizpildītus lidojumus tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas. Tāpēc Laika nišu regula būtu jāgroza, lai mazinātu Covid-19 pandēmijas ietekmi, sniegtu aviosabiedrībām juridisko noteiktību un saglabātu Eiropas laika nišu piešķiršanas sistēmas vienotību.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Aviācijas un saistīto pakalpojumu iekšējā tirgus darbības efektivitāte ir atkarīga no aviosabiedrību un citu aviācijas nozares daļu, tostarp lidostu un citu pakalpojumu sniedzēju, ekonomiskajiem rādītājiem. Covid-19 pandēmijas negatīvās ekonomiskās sekas apdraud to finansiālo stāvokli un atstāj būtisku negatīvu ietekmi uz gaisa transporta sistēmu un ekonomiku kopumā. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi grozīt Laika nišu regulu. Turklāt tas atbilst arī ES klimata politikai, jo novērš aviosabiedrību nepieciešamību veikt tukšus vai maz aizpildītus lidojumus tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts. Minētais pants nodrošina juridisko pamatu visu attiecīgo tiesību aktu pieņemšanai gaisa transporta jomā un ir juridiskais pamats arī Laika nišu regulai un tās grozījumiem.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Priekšlikuma mērķus nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstīs, jo Laika nišu regula neļauj dalībvalstīm pieprasīt koordinatoriem noteikt atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas noteikumiem nosacījumus un mainīt laika nišu izmantošanas apjomu, reaģējot uz satiksmes līmeņa izmaiņām. Šo mērķi var sasniegt tikai Savienība, grozot Laika nišu regulu.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu mērķi mazināt Covid-19 pandēmijas ekonomisko ietekmi uz Laika nišu regulas darbību. Priekšlikumā ir rasts

līdzsvars starp nepieciešamību piešķirt aviosabiedrībām atbrīvojumu no “izmanto vai zaudē” noteikuma, reaģējot uz mazo pieprasījumu pēc gaisa satiksmes pakalpojumiem, kā cēlonis ir Covid-19 pandēmija, un nepieciešamību atgriezties pie normālas laika nišu piešķiršanas noteikumu piemērošanas proporcionāli gaisa satiksmes līmeņa atjaunošanai. Priekšlikums ietver arī vairākus konkurenci veicinošus pasākumus, lai novērstu dažas neparedzētas negatīvas sekas, ko rada pašreizējais atbrīvojums no laika nišu izmantošanas noteikumiem.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Lai sasniegtu savu mērķi, juridiskajam instrumentam jābūt tieši un vispārēji piemērojamam tāpat kā Laika nišu regulai. Tāpēc vispiemērotākais juridiskais instruments ir regula.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Ar Regulu (ES) 2020/459 grozītās Laika nišu regulas 10.a panta 4. punktā noteikts, ka Komisijai līdz 2020. gada 15. septembrim jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei kopsavilkuma ziņojums par gaisa satiksmes situāciju. Lai apkopotu datus un citu informāciju, Komisijas dienesti ir regulāri sazinājušies ar aviosabiedrībām, lidostām, lidostu laika nišu koordinatoriem, kā arī to apvienībām, lai uzraudzītu mainīgo gaisa satiksmes situāciju, novērtētu Covid-19 pandēmijas ietekmi uz pieprasījumu pēc gaisa transporta un gaisa satiksmes līmeni un noteiktu, cik lietderīgs ir atbrīvojums no laika nišu izmantošanas noteikumiem. 2020. gada 14. septembrī publicētajā ziņojumā ir izvērtēta atbrīvojuma no laika nišu noteikumiem īstenošana un konstatēti noteikti trūkumi. Izvērtējums saskaņā ar labāka regulējuma noteikumiem netika veikts, jo, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas noturīgo ietekmi uz gaisa satiksmi, steidzami jāpieņem noteikumi, kas aviosabiedrībām savlaicīgi nodrošina atbilstošu atbrīvojumu no “izmanto vai zaudē” noteikuma.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, oficiāla apspriešanās ar ieinteresētajām personām nav veikta. Komisija publicēja ceļvedi atsauksmju sniegšanai un sabiedriskai apspriešanai labāka regulējuma portālā, uz kuru ieinteresētās personas varēja atbildēt no 2020. gada 1. līdz 28. septembrim. Ņemot vērā jautājuma steidzamību, apspriešana tika saīsināta no parastajām 12 nedēļām līdz 4 nedēļām. Tajā pašā laikposmā tika veikta arī selektīva apspriešanās un pieprasīti dati.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Kā paskaidrots iepriekš, steidzamības dēļ paplašināta ekspertu atzinumu apkopošana nebija iespējama. Tomēr Komisija ir balstījies uz pieredzi, kas gūta Laika nišu regulas piemērošanā un grozīšanā, kuras ietvaros ir notikusi arī apspriešanās ar ekspertiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Situācijas steidzamības dēļ ietekmes novērtējums saskaņā ar labāka regulējuma noteikumiem nav veikts. Priekšlikumu papildina Komisijas dienestu darba dokuments. Tajā ir izklāstītas sekas, ko rada “izmanto vai zaudē” noteikuma piemērošana Covid-19 pandēmijas laikā, informācija par to, kā darbojas atbrīvojums no laika nišu noteikumiem kopš tā stāšanās spēkā, un aprakstītas nepilnības, kas ir radušās aviācijas tirgū. Turklāt tajā tiek apspriesta pakāpeniska atteikšanās no atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas noteikumiem, kas būtu

saistīta ar pakāpenisku gaisa satiksmes līmeņa atjaunošanos. Tajā ir piedāvāts vēlamais veids, kā novērst trūkumus, un izvērtētas tā iespējamās sekas.

- **Pamattiesības**

Neattiecas.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neattiecas.

5. CITI ELEMENTI

- **Istenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisijai būtu jāturpina sekot līdzi Covid-19 pandēmijas attīstībai un tās ietekmei uz gaisa transportu. Tāpat kā saskaņā ar Regulu (ES) 2020/459, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģēto aktu, ar ko pagarina laikposmus, uz kuriem attiecas pasākums, kā arī vajadzības gadījumā pielāgot minimālā izmantojuma prasību.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Laika nišu regulas 2. pantā ir pievienota jauna pagaidu definīcija attiecībā uz “jaunienācējiem”, lai vairāk aviosabiedrību varētu kvalificēties kā jaunienācēji un iegūt laika nišas no kopējā fonda, tādējādi nodrošinot lielāku konkurenci lidostās, ņemot vērā, ka samazinātā izmantošanas līmeņa dēļ lidostas vēsturiskajām aviosabiedrībām ir vieglāk saglabāt savas laika nišas.

Turklāt ir pievienota jauna “Covid-19 koordinācijas parametru” definīcija un 8. pantā ir iekļauts 6.a punkts, lai ņemtu vērā iespēju, ka konkrēti sanitārie pasākumi lidostā, kuri ieviesti Covid-19 pandēmijas dēļ, var samazināt šajā lidostā pieejamo caurlaides spēju, kas nozīmē, ka ne visas laika nišas var izmantot laikā, attiecībā uz kuru tās tika piešķirtas. Koordinatoriem vajadzētu būt iespējai mainīt grafiku vai atcelt piešķirtās vai pieprasītās laika nišas, kuras nav iespējams izmantot, pēc apspriešanās ar skartajām aviosabiedrībām. Aviosabiedrību, lidostu un laika nišu koordinatoru apvienības ir apspriedušas, kā vislabāk risināt šīs situācijas, ņemot vērā dažādās uzņēmējdarbības intereses. Koordinatoriem būtu jāņem vērā šī paraugprakse nozares pamatnostādņu vai vietējo noteikumu formā, ja tie atbilst pārredzamības un nediskriminācijas principiem un neapdraud koordinatoru neatkarību.

Ja kādā konkrētā sarakstu periodā laika nišas ir darījušas pieejamas aviosabiedrības, kurām ir vēsturiskās tiesības uz attiecīgo laika nišu sēriju, aviosabiedrības, kas ir izmantojušas šīs laika nišas, visticamāk, veicinās attiecīgās laika nišu sērijas efektīvu izmantošanu nākamajos sarakstu periodos. Tāpēc 8. pantam pievieno jaunu 2.a punktu, kas piešķir šādām aviosabiedrībām prioritāti attiecīgās laika nišu sērijas piešķiršanā nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā ar nosacījumu, ka aviosabiedrība, kurai sākotnēji bija vēsturiskās tiesības uz attiecīgo sēriju, to nepieprasa un ka pieprasītāja aviosabiedrība ir izmantojusi piecas no laika nišām, kas veido sēriju. Lai izvairītos no lidostas caurlaides spējas un grafiku sadrumstalotības, prioritāti saņēmušajai aviosabiedrībai būtu jāpiešķir visa laika nišu sērija, kurā ietilpst izmantotās laika nišas. Ja vairāk nekā viena aviosabiedrība ir izmantojusi vienas sērijas laika nišas, prioritāti piešķir tai aviosabiedrībai, kura ir izmantojusi vairāk laika nišu.

10. panta 4. punktam pievieno jaunu e) apakšpunktu, lai risinātu situāciju, kad pasažieru iespējas lidot konkrētos maršrutos būtiski ietekmē pasākumi, kurus valsts iestādes pieņēmušas Covid-19 pandēmijas izplatības ierobežošanai (piemēram, satiksmes tiesību, pasažieru un/vai apkalpes ierobežojumi, robežas slēgšana) pēc laika nišu piešķiršanas procesa pabeigšanas

nākamajai sezonai. Šādos gadījumos aviosabiedrības var atbrīvot no “izmanto vai zaudē” noteikuma (ar grozījumiem) piemērošanas. Tomēr šī priekšrocība ir ierobežota, lai izvairītos no neparedzētas ietekmes (sīkāku informāciju sk. četrās jaunajās daļās, kas pievienotas 10. panta 4. punktam).

Regulas 10.a pantā ir izdarīti vairāki grozījumi. 10.a pantā paredzētais pašreizējā atbrīvojuma laikposms (pieņemts 2020. gada martā ar Regulu (ES) 2020/459) ar 2020. gada 14. oktobrī pieņemto Deleģēto regulu (ES) 2020/1477 tika pagarināts līdz 2021. gada 27. martam. Šajā laikposmā koordinatori, izvērtējot prioritātes tiesības, ir jāuzskata, ka laika nišas, kas piešķirtas laikposmam no 2020. gada 1. marta līdz 2021. gada 27. martam, ir izmantojušas tās aviosabiedrības, kurām tās sākotnēji tika piešķirtas. Tiek saglabāts papildu atbrīvojuma laikposms attiecībā uz laika nišām, ko izmanto lidojumiem starp ES un Ķīnu vai starp ES un Honkongu (no 2020. gada 23. janvāra).

Jaunajā ierosinātajā 10.a panta 2.a punktā ir noteikts, ka attiecībā uz laika nišu sēriju, kas piešķirta laikposmam no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim, aviosabiedrībām būs tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā, ja tās būs izmantojušas 40 % no laika nišām šajā sērijā.

Ar 10.a panta jaunā 3.a punkta a) apakšpunktu tiek ierobežota atbrīvojuma piemērošanas joma laika nišām, kas piešķirtas saskaņā ar Laika nišu regulas 10. panta 2. punktu. Tiek ierosināts, ka laika nišām, kas veido sēriju un kas ir piešķirtas no jauna attiecīgajam sarakstu periodam, nevar piemērot atbrīvojumu un aviosabiedrībai tās būs jāizmanto saskaņā ar 80 % laika nišu izmantošanas prasību, lai tai būtu tiesības uz to pašu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā.

10.a panta 3.a punkta b) apakšpunktā noteikts, ka atbrīvojums neattiecas uz laika nišām, kas ir apmainītas kopā ar finansiālu vai cita veida kompensāciju. Tas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka atbrīvojuma vērtība netiek iekļauta sekundārajā tirdzniecībā vai laika nišas nomā citai aviosabiedrībai. Šim noteikumam nav atpakaļejoša spēka, proti, laika nišām, kas tika pārdotas un ko “pircēja” aviosabiedrība izmantojusi, sākot no iepriekšējā līdzvērtīgā sarakstu perioda (vai agrāk), var piemērot atbrīvojumu.

Regulas 10.a pantā ir iekļauts jauns 7. punkts, lai nodrošinātu, ka atbrīvojuma no laika nišu noteikumiem laikposmā aviosabiedrībai, kas neplāno izmantot laika nišu, ir pienākums to darīt pieejamu pagaidu pārdalei citām aviosabiedrībām ne vēlāk kā trīs nedēļas pirms plānotās laika nišas izmantošanas dienas. Tas ir paredzēts, lai palīdzētu citām aviosabiedrībām, kas varētu vēlēties izmantot šādas laika nišas uz *ad hoc* pamata. Šo citu aviosabiedrību rīcībā vajadzētu būt pietiekami daudz laika, lai plānotu savu darbību un arī lai nodrošinātu, ka pasažieri, lidostas un lidostas pakalpojumu sniedzēji tiek iepriekš informēti par aviosabiedrību plānoto darbību.

Ar 10.a panta 4. punktu Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko vēl vairāk pagarina laikposmu, kurā piemēro atbrīvojumu, ja Covid-19 pandēmija nav pārvarēta un turpina negatīvi ietekmēt gaisa transporta nozari, tostarp senākās tiesības. Tāpat Komisija ir pilnvarota grozīt izmantošanas apjomu atbilstoši satiksmes līmeņa izmaiņām. Ņemot vērā to, cik ātri slimības uzliesmojums izplatījās, deleģētie akti būtu jāpieņem, izmantojot procedūru steidzamiem gadījumiem.

Regulas 14. panta 5. punktam ir pievienota jauna daļa, kurā paredzēta sankciju un pasākumu sistēma gadījumā, ja netiek ievērots jaunais 10.a panta 7. punkts.

Jauns 14. panta 6. punkta c) apakšpunkts ļauj koordinatoram rīkoties un atsaukt laika nišas, ja aviosabiedrība pārtrauc darbību attiecīgajā lidostā. Šādos gadījumos koordinators var nekavējoties atsaukt laika nišas uz atlikušo sarakstu periodu, negaidot līdz šā perioda beigām, un darīt laika nišas pieejamas pārdalei pēc iespējas ātrāk.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem Kopienas lidostās Covid-19 pandēmijas dēļ

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Covid-19 pandēmija ir izraisījusi krasu gaisa satiksmes līmeņa pazeminājumu, kura cēloņi ir ievērojams pieprasījuma kritums un dalībvalstu un trešo valstu tiešie pasākumi pandēmijas ierobežošanai. Ietekme uz aviosabiedrībām ir bijusi negatīva kopš 2020. gada 1. marta, un, raugoties nākotnē, tā, visticamāk, turpinās negatīvi ietekmēt aviosabiedrības līdz 2024./2025. gada ziemai (ieskaitot).
- (2) Šie apstākļi ir ārpus aviosabiedrību kontroles un ir likuši tām brīvprātīgi vai piespiedu kārtā atcelt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, reaģējot uz šiem apstākļiem. Jo īpaši brīvprātīga atcelšana aizsargā aviosabiedrību finansiālo stāvokli, vienlaicīgi novēršot negatīvo ietekmi uz vidi, ko rada tukši vai maz aizpildīti lidojumi, kurus veic tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās laika nišas.
- (3) Dati, ko publicējusi Eirokontrole — tīkla pārvaldītāja Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes tīkla funkcijām —, liecina, ka gaisa satiksmes līmenis ir pastāvīgi krities un 2020. gada jūnija vidū tas bija aptuveni par 74 % mazāks nekā iepriekšējā gadā.
- (4) Pēc zināmajām nākotnes rezervācijām, Eirokontroles prognozēm un epidemioloģiskajām prognozēm nav iespējams paredzēt, kad Covid-19 pandēmijas izraisītais ievērojami samazinātā pieprasījuma laikposms varētu beigties. Saskaņā ar jaunākajām Eirokontroles prognozēm gaisa satiksmes līmenis 2021. gada februārī būs aptuveni puse no 2020. gada februāra līmeņa. Prognozes attiecībā uz laikposmu pēc šā datuma ir balstītas uz vairākiem nezināmiem faktoriem, piemēram, Covid-19 vakcīnas pieejamību. Šādos apstākļos aviosabiedrībām, kas neizmanto savas laika nišas saskaņā

³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

ar Padomes Regulā (EEK) Nr. 95/93⁵ noteikto laika nišu izmantošanas līmeni, nevajadzētu automātiski zaudēt 8. panta 2. punktā un 10. panta 2. punktā noteikto prioritāti attiecībā uz laika nišu sērijām, kura tām citādi būtu. Šajā nolūkā būtu jāparedz īpaši noteikumi.

- (5) Vienlaikus šiem noteikumiem būtu jānovērš iespējamā negatīvā ietekme uz aviosabiedrību konkurenci. Jo īpaši būtu jānodrošina, ka aviosabiedrības, kas ir gatavas sniegt pakalpojumus, var izmantot neizmantoto caurlaides spēju ar izredzēm saglabāt šādas laika nišas ilgtermiņā. Tam vajadzētu saglabāt aviosabiedrību stimulu izmantot lidostu caurlaides spēju, kas, savukārt, nāktu par labu patērētājiem.
- (6) Tādēļ saskaņā ar šiem principiem uz ierobežotu laikposmu ir jānosaka nosacījumi, saskaņā ar kuriem aviosabiedrības saglabā tiesības uz laika nišu sērijām saskaņā ar 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, un jānosaka attiecīgajām aviosabiedrībām prasības darīt pieejamu neizmantoto caurlaides spēju.
- (7) Termina “jaunienācējs” definīcija būtu jāpielāgo attiecīgā laikposma vajadzībām, lai palielinātu to aviosabiedrību skaitu, kuras var tikt kvalificētas kā jaunienācēji, un tādējādi dotu iespēju lielākam skaitam aviosabiedrību sākt un paplašināt savu darbību, ja tās to vēlas. Tajā pašā laikā attiecīgās privilēģijas ir jāattiecina tikai uz īstiem jaunienācējiem, izslēdzot aviosabiedrības, kurām kopā ar mātesuzņēmumu, saviem meitasuzņēmumiem vai mātesuzņēmuma meitasuzņēmumiem pieder vairāk nekā 10 % no kopējā laika nišu skaita, kas attiecīgajā dienā piešķirtas konkrētā lidostā.
- (8) Laikposmā, kurā piemēro atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem, laika nišu piešķiršanas sistēmā būtu jāatzīst to aviosabiedrību centieni, kuras ir veikušas lidojumus, izmantojot laika nišas, kas ir daļa no sērijas, uz kuru citai aviosabiedrībai ir tiesības saskaņā ar 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, bet kas ir darītas pieejamas laika nišu koordinātoram pagaidu pārdalei. Tādēļ aviosabiedrībām, kas ir izmantojušas vismaz piecas sērijas laika nišas, būtu jāpiešķir prioritāte šīs sērijas piešķiršanā nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā ar nosacījumu, ka aviosabiedrība, kurai uz to ir tiesības saskaņā ar 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, to nepieprasa.
- (9) Īpašu Covid-19 sanitāro pasākumu noteikšana lidostās var samazināt pieejamo caurlaides spēju, tāpēc var būt nepieciešams noteikt īpašus Covid-19 koordinācijas parametrus. Lai nodrošinātu šādu parametru pareizu piemērošanu, šādās situācijās koordinātoriem vajadzētu būt pilnvarotiem pielāgot to laika nišu grafiku, kas piešķirtas aviosabiedrībām saskaņā ar 8. pantu, vai atcelt šādas laika nišas sarakstu periodā, kurā piemēro īpašos Covid-19 sanitāros pasākumus.
- (10) Par negatīvajām sekām, ko var radīt iespējamie valsts iestāžu pieņemtie ceļošanas ierobežojumu pasākumi, par kuriem paziņots ļoti īsu laiku iepriekš, nevar vainot aviosabiedrības, un tāpēc šīs sekas būtu jāmazina. Tāpēc aviosabiedrības nebūtu jānosoda par laika nišu neizmantošanu, ja šāda neizpilde izriet no šādiem ierobežojošiem pasākumiem, kas vēl nebija publicēti laika nišu piešķiršanas laikā. Šādos apstākļos aviosabiedrībām būtu jāsaglabā tiesības uz šādām sērijām nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā. Minētie pasākumi varētu būt, piemēram, ar Covid-19 saistīti stingri valdības ierobežojumi attiecībā uz maksimālo ielidojošo vai izlidojošo pasažieru skaitu konkrētā lidojumā vai caur konkrētu lidostu vai pasākumi, kas gaisa satiksmes

⁵

Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

pakalpojumu sniegšanu padara praktiski vai tehniski neiespējamu, nosakot ierobežojumus aviosabiedrības apkalpes kustībai vai tādu pakalpojumu pieejamībai, kuri nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai būtisku tiešu atbalstu. Īpašs atbrīvojums no šādu pasākumu ieviešanas sekām būtu jāierobežo līdz maksimums diviem secīgiem sarakstu periodiem.

- (11) Aviosabiedrības nepieciešamajā apmērā būtu jāatbrīvo no laika nišu izmantošanas prasībām, kuras ir saistītas ar tiesībām uz laika nišām nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā, tajos periodos, kad pieprasījumu būtiski ietekmē Covid-19 pandēmijas sekas. Tam vajadzētu dot tām iespēju palielināt pakalpojumu apjomu, kad apstākļi to ļauj. Šajā nolūkā nosakot zemāko minimālo izmantošanas apjomu, būtu jāņem vērā pašreizējās gaisa satiksmes prognozes, kas ir 50 % no 2019. gada satiksmes līmeņa, nenoteiktība saistībā ar Covid-19 pandēmiju un patērētāju uzticības un satiksmes līmeņa atjaunošanās. Tomēr, tā kā ir paredzams, ka satiksmes līmenis kādā brīdī atkal sāks augt, vajadzētu būt iespējai grozīt minimālo izmantošanas apjomu, izmantojot deleģētos aktus. Aviosabiedrībām un koordinatoriem vajadzētu būt iespējai laikus iesaistīties nepieciešamajos sagatavošanās darbos, ņemot vērā nosacījumus, kas piemērojami laika nišu izmantošanai konkrētā sarakstu periodā. Tāpēc Komisijai būtu jācenšas pieņemt deleģēto aktu pēc iespējas ātrāk un šādi akti katrā ziņā būtu jāpieņem pirms laika nišu atdošanas termiņa, kas noteikts 10. panta 3. punktā.
- (12) Lai līdz minimumam samazinātu šķēršļus ienākšanai tirgū un novērstu to, ka atbrīvojums no parastajām laika nišu izmantošanas prasībām negatīvi ietekmē aviosabiedrību konkurētspēju vairāk, nekā tas būtu pamatoti, atbrīvojums būtu jāpiemēro tikai tām laika nišām, kuras aviosabiedrība iepriekš ir izmantojusi attiecīgajās lidostās. Tāpat atbrīvojums nebūtu jāpiemēro laika nišām, ar kurām aviosabiedrības, kas neietilpst tai pašā grupā, apmainījušās saskaņā ar komerciālu vienošanos, kas paredz naudas vai cita veida kompensāciju.
- (13) Lai pamatotas vajadzības gadījumos elastīgi reaģētu uz problēmām, ar kurām saskaras gaisa transporta nozare Covid-19 pandēmijas dēļ, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz šajā regulā paredzētā atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas noteikumiem piemērošanas laikposma pagarināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁶. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (14) Lidostām, lidostas pakalpojumu sniedzējiem un aviosabiedrībām ir jābūt informētiem par pieejamo caurlaides spēju, lai varētu veikt pienācīgu plānošanu. Aviosabiedrībām pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā trīs nedēļas pirms plānotās laika nišu izmantošanas dienas būtu jādara koordinatoram pieejamas laika nišas, kuru izmantošana nav paredzēta, iespējamai pārdalei. Neatbilstības gadījumā tām būtu jāpiemēro atbilstīgas sankcijas vai līdzvērtīgi pasākumi.

⁶

OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (15) Ja koordinators ir pārliecinājies, ka aviosabiedrība ir pārtraukusi darbību lidostā, koordinatoram būtu nekavējoties jāatsauc laika nišas no attiecīgās aviosabiedrības un tās jāievieto kopējā fondā, lai tās pārdalītu citām aviosabiedrībām.
- (16) Ņemot vērā steidzamību, ko radījuši ar Covid-19 pandēmiju saistītie ārkārtējie apstākļi, kuru dēļ ir pamatoti īstenot šajā regulā izklāstītos pasākumus, tiek uzskatīts par atbilstošu paredzēt izņēmumu attiecībā uz astoņu nedēļu laikposmu, kas minēts Līgumam par Eiropas Savienību, Līgumam par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Atomenerģijas kopienas dibināšanas līgumam pievienotā Protokola Nr. 1 par valstu parlamentu lomu Eiropas Savienībā 4. pantā.
- (17) Ņemot vērā steidzamību, ko rada ar Covid-19 pandēmiju saistītie ārkārtējie apstākļi, kuri pamato ierosinātos pasākumus, tiek uzskatīts par lietderīgu paredzēt šīs regulas tūlītēju stāšanos spēkā,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EEK) Nr. 95/93 groza šādi:

1) regulas 2. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu ba) punktu:

“ba) laikposmā, kas minēts 10.a panta 2.a punktā, “jaunienācējs” ir:

i) aviosabiedrība, kura kā daļu no laika nišu sērijas pieprasa laika nišu lidostā jebkurā dienā, ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai kopumā šajā lidostā šajā dienā būtu piešķirts mazāk par septiņām laika nišām; vai

ii) aviosabiedrība, kas pieprasa laika nišu sēriju nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp divām Eiropas Savienības lidostām, ja iepriekš minētos nepārtrauktos regulāros pārvadājumus starp minētajām lidostām šajā dienā veic ne vairāk kā divas citas aviosabiedrības un ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai šajā lidostā šajā dienā šiem nepārtrauktajiem pārvadājumiem tomēr būtu piešķirts mazāk par deviņām laika nišām.

Aviosabiedrība, kurai kopā ar mātesuzņēmumu, saviem meitasuzņēmumiem vai mātesuzņēmuma meitasuzņēmumiem pieder vairāk nekā 10 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā piešķirtas konkrētā lidostā, netiek uzskatīta par jaunienācēju šajā lidostā;”;

b) panta m) punktu aizstāj ar šādu:

“m) “koordinācijas parametri” ir visa tā caurlaides spēja darbības izteiksmē, kas pieejama laika nišu sadalei lidostā katra koordinācijas posma laikā un kas atspoguļo visus tehniskos, darbības un vides faktorus, kuri ietekmē lidostas infrastruktūras un tās dažādo apakšsistēmu darbību;”;

c) pievieno šādu n) punktu:

“n) “Covid-19 koordinācijas parametri” ir pārskatīti koordinācijas parametri, kuru rezultātā samazinās koordinētā lidostā pieejamā lidostas caurlaides spēja tādu īpašu sanitāro pasākumu dēļ, ko dalībvalstis noteikušas, reaģējot uz Covid-19 pandēmiju.”;

2) regulas 8. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a. Laikposmā, kas minēts 10.a panta 2.a punktā, laika nišu sēriju, kas tiek nodota atpakaļ laika nišu kopējā fondā saskaņā ar 8. panta 1. punktu sarakstu perioda beigās (“atsauces

sarakstu periods”), pēc pieprasījuma piešķir nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā aviosabiedrībai, kas pēc 10.a panta 7. punkta piemērošanas ir izmantojusi vismaz piecas attiecīgās sērijas laika nišas atsauces sarakstu periodā.

Ja pirmās daļas prasībām atbilst vairāk nekā viens pretendents, prioritāti piešķir aviosabiedrībai, kas izmantojusi vairāk laika nišu attiecīgajā sērijā.”;

b) iekļauj šādu 6.a punktu:

“6.a. Lai nodrošinātu Covid-19 koordinācijas parametru pareizu piemērošanu, laikposmā, kurā piemēro šos koordinācijas parametrus, koordinators var grozīt to laika nišu grafiku, kuras pieprasītas vai piešķirtas laikposmam, kas noteikts 10.a panta 2.a punktā, vai atcelt tās pēc attiecīgās aviosabiedrības uzklaušanās. Šajā saistībā koordinators ņem vērā 8. panta 5. punktā minētos papildu noteikumus un pamatnostādnes saskaņā ar tajā izklāstītajiem nosacījumiem.”;

3) regulas 10. panta 4. punktu groza šādi:

a) d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) ar tiesvedību, kas attiecas uz 9. panta piemērošanu maršrutos, kur sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir tikušas ieviestas atbilstīgi 4. pantam Regulā (EEK) Nr. 2408/92, kā rezultātā īslaicīgi tiek apturēta šādu maršrutu apkalpošana;”;

b) pievieno šādu e) apakšpunktu:

“e) laikposmā, kas minēts 10.a panta 2.a punktā, ar pasākumiem, ko pēc 31. janvāra — nākamajai vasaras sezonai — vai pēc 31. augusta — nākamajai ziemas sezonai — ievieš valsts iestādes, lai novērstu Covid-19 pandēmijas izplatīšanos vienā tā maršruta galā, kuram attiecīgās laika nišas tika izmantotas vai bija plānots izmantot, ar nosacījumu, ka pasākumi nebija publicēti laika nišu sērijas piešķiršanas brīdī un ka šiem pasākumiem ir kāds no šiem rezultātiem:

— daļēja vai pilnīga robežas, lidostas vai gaisa telpas slēgšana uz lielu daļu attiecīgā sarakstu perioda,

— nopietni šķēršļi pasažieru iespējai ceļot ar jebkuru aviosabiedrību šajā tiešajā maršrutā attiecīgā sarakstu perioda lielā daļā.”;

c) pievieno šādas daļas:

“Pirmās daļas e) apakšpunktu piemēro laikposmā, kurā piemēro tajā minētos pasākumus, un vēl sešas nedēļas, ievērojot trešajā, ceturtajā un piektajā daļā minētos ierobežojumus. Tomēr, ja e) apakšpunktā minēto pasākumu pārtrauc piemērot mazāk nekā sešas nedēļas pirms sarakstu perioda beigām, e) apakšpunktu piemēro sešu nedēļu perioda atlikušajā daļā tikai tad, ja laika nišas nākamajā sarakstu periodā izmanto tam pašam maršrutam.

Pirmās daļas e) apakšpunktu piemēro tikai laika nišām, ko izmanto maršrutos, kuros tās jau ir izmantotas pirms e) apakšpunktā minēto pasākumu publicēšanas.

Pirmās daļas e) apakšpunktu pārstāj piemērot, ja aviosabiedrība, izmantojot attiecīgās laika nišas, pāriet uz maršrutu, kuru neietekmē valsts iestāžu pasākumi.

Pirmās daļas e) apakšpunktu piemēro ne vairāk kā divus secīgus sarakstu periodus.”;

4) regulas 10.a pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Piemērojot 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, koordinatori uzskata, ka laika nišas, kas piešķirtas laikposmam no 2020. gada 1. marta līdz 2021. gada 27. martam, ir izmantojušas tās aviosabiedrības, kurām tās sākotnēji tika piešķirtas.”;

b) iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a. Attiecībā uz laikposmu no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim, piemērojot 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, ja aviosabiedrība pierāda koordinatoram, ka attiecīgo koordinatora piešķirto laika nišu sēriju šī aviosabiedrība ir izmantojusi vismaz 40 % no laika sarakstu periodā, kuram tā ir piešķirta, aviosabiedrībai ir tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā.

Attiecībā uz pirmajā daļā minēto laikposmu 10. panta 4. punktā un 14. panta 6. punkta a) apakšpunktā minētās procentuālās vērtības ir 40 %.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Attiecībā uz laika nišām datumā, kas ietilpst laikposmā no 2020. gada 9. aprīļa līdz 2021. gada 27. martam, 1. punktu piemēro tikai tad, ja aviosabiedrība attiecīgās neizmantotās laika nišas ir atdevusi koordinatoram pārdalei citām aviosabiedrībām.”;

d) iekļauj šādu 3.a punktu:

“3.a. 2.a punktu nepiemēro:

a) attiecībā uz laika nišu sēriju, kas piešķirta aviosabiedrībai attiecīgā sarakstu periodā, ja šai aviosabiedrībai tā pati laika nišu sērija nav bijusi piešķirta iepriekšējā līdzvērtīgajā sarakstu periodā;

b) attiecībā uz tādu laika nišu sēriju, ar kurām, sākot no attiecīgā sarakstu perioda, aviosabiedrības ir apmainījušās saskaņā ar 8.a panta 1. punkta c) apakšpunktu, ja apmaiņa ietver naudas vai cita veida kompensāciju.”;

e) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja Komisija, pamatojoties uz Eirokontroles, kas ir tīkla pārvaldītājs Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes tīkla funkcijām, publicētajiem datiem, konstatē, ka gaisa satiksmes līmeņa samazinājums salīdzinājumā ar līmeni 2019. gada attiecīgajā laikposmā saglabājas un ka, pamatojoties uz Eirokontroles satiksmes prognozēm, tas, visticamāk, saglabāsies, un, pamatojoties uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem, konstatē arī, ka šī situācija radusies Covid-19 pandēmijas ietekmes rezultātā, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 12.a pantu, lai attiecīgi grozītu šā panta 2.a punktā noteikto laikposmu.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12.a pantu, lai grozītu šā panta 2.a punktā minētās procentuālās vērtības diapazonā no 0 līdz 80 %. Šajā nolūkā Komisija apsver izmaiņas, kas notikušas kopš Regulas (ES) [2021/XXX atsauce uz pašreizējo regulu] stāšanās spēkā, ņemot vērā šādus elementus:

a) Eirokontroles publicētos datus par satiksmes līmeņiem un satiksmes prognozēm;

b) gaisa satiksmes tendenču attīstību sarakstu periodos, ņemot vērā arī izmaiņas, kas novērotas kopš Covid-19 pandēmijas sākuma; un

c) rādītājus, kas saistīti ar pieprasījumu pēc pasažieru un kravas gaisa pārvadājumiem, tostarp tendences attiecībā uz flotes lielumu, flotes izmantojumu un aizpildes koeficientiem.

Deleģētos aktus saskaņā ar šo punktu pieņem ne vēlāk kā 24. janvārī attiecībā uz nākamo vasaras sarakstu periodu un ne vēlāk kā 24. augustā attiecībā uz nākamo ziemas sarakstu periodu.”;

f) panta 5. punktu svītrot;

g) pievieno šādu 7. punktu:

“7. 2.a punktā minētajā laikposmā aviosabiedrības dara koordinators pieejamas pārdalei citām aviosabiedrībām laika nišas, ko tās neplāno izmantot, ne vēlāk kā trīs nedēļas pirms nišas paredzētās izmantošanas dienas.”;

5) regulas 12.a panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Pilnvaras pieņemt 10.a pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2024. gada 24. augustam.”;

6) regulas 14. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktam pievieno šādu daļu:

“Ja aviosabiedrība atkārtoti un tīši neievēro 10.a panta 7. punktu, dalībvalstis nosaka un piemēro efektīvas, preventīvas un samērīgas sankcijas vai līdzvērtīgus pasākumus. Šādas sankcijas un pasākumi ietver iespēju atsaukt 10.a panta 2.a punktā paredzētās priekšrocības, ja tas konkrētajā gadījumā ir pamatoti.”;

b) panta 6. punktam pievieno šādu c) apakšpunktu: “c) Laikposmā, kas minēts 10.a panta 2.a punktā, ja koordinators, pamatojoties uz tā rīcībā esošo informāciju, konstatē, ka aviosabiedrība ir pārtraukusi darbību lidostā un vairs nespēj izmantot tai piešķirtās laika nišas, koordinators pēc tam, kad ir uzklaušījis attiecīgo aviosabiedrību, atsauc no šīs aviosabiedrības attiecīgo laika nišu sēriju uz atlikušo laiku līdz sarakstu perioda beigām un iekļauj to kopējā fondā.”

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*