



Briuselis, 2020 12 16
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl laiko tarpų naudojimo taisyklių laikino palengvinimo Bendrijos oro uostuose dėl COVID-19 pandemijos iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2020) 341 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Reglamente (EEB) Nr. 95/93¹ (toliau – Laiko tarpsnių reglamentas) nustatytos laiko tarpsnių paskirstymo ES oro uostuose taisyklės. Jo 10 straipsnyje išdėstyta taisyklė „naudok arba prarasi“, pagal kurią oro vežėjai privalo per tam tikrą (vasaros arba žiemos) laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, panaudoti ne mažiau kaip 80 % jiems paskirtų laiko tarpsnių, kad galėtų išsaugoti pirmumo teisę į tas pačias laiko tarpsnių serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis (igytų arba ankstesnių teisių išsaugojimas).

Dėl COVID-19 pandemijos sumažėjus keleivinio transporto paklausai, nuo 2020 m. kovo 1 d. oro vežėjai gerokai pakoregavo savo tvarkaraščius, todėl koordinuojamuose oro uostuose laiko tarpsnių panaudojimo norma buvo gerokai mažesnė už Laiko tarpsnių reglamentu nustatytą 80 % ribą.

Siekdama tai išspręsti, 2020 m. kovo 30 d. Europos Sąjunga priėmė Laiko tarpsnių reglamento pakeitimą – taisyklės „naudok arba prarasi“ netaikymą visą 2020 m. vasaros laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, – iki 2020 m. spalio 24 d. Tuo pakeitimu Komisijai taip pat suteikti įgaliojimai pratęsti taisyklės netaikymo laikotarpį priimant vieną ar daugiau deleguotųjų aktų. 2020 m. spalio 14 d. Komisija priėmė deleguotąjį aktą, kuriuo taisyklės „naudok arba prarasi“ netaikymo laikotarpis pratęsiamas iki 2020–2021 m. žiemos laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, t. y. iki 2021 m. kovo 27 d.

Kaip ir buvo numatyta, keleivinio transporto paklausa visą 2020 m. vasaros laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, mažėjo toliau. Eurokontrolės duomenimis, oro eismas Europos ekonominėje erdvėje (EEE) pradėjo mažėti 11-ą savaitę ir sumažėjo 17 %, palyginti su ta pačia savaitę 2019 m. 12-ą ir 13-ą savaitėmis oro eismas, palyginti su 2019 m., ir toliau sparčiai mažėjo – atitinkamai 59 % ir 82 %. Mažiausias oro eismas buvo 15-ą ir 16-ą savaitėmis (89 % sumažėjimas). 10-ies Europos oro vežėjų imtyje vidutinis apkrovos koeficientas sumažėjo nuo 80 % 9-ą savaitę iki 26 % 15-ą savaitę. Ne tik oro vežėjai skraidė rečiau, bet ir į dar vykdomus skrydžius, palyginti su 2019 m., nebūdavo išperkami visi bilietai. 23-ią savaitę, kai didžioji dalis kelionių oro transportu ES viduje atsinaujino, vidutinis apkrovos koeficientas padidėjo iki 44 %. Tą pačią 2019 m. savaitę tų pačių oro vežėjų vidutinis apkrovos koeficientas svyravo nuo 75 % (4-ą savaitę) iki 86 % (16-ą savaitę). 2020 m. lapkričio mėn. viduryje oro eismas buvo sumažėjęs 65 %, palyginti su ta pačia savaitę 2019 m.

Naujausios Eurokontrolės prognozės rodo, kad 2021 m. vasario mėn. oro eismo lygis turėtų siekti tik pusę 2020 m. vasario mėn. lygio. Neaišku, kas bus toliau, tačiau nėra jokių požymių, kad 2021 m. vasaros sezonu paklausa pasieks bent jau panašų į pastarųjų metų lygį.

Be to, nereikėtų pamiršti, kad taisyklės „naudok arba prarasi“ tikslas – užtikrinti veiksmingiausią oro uosto pajėgumų panaudojimą, kad kuo daugiau naudotojų gautų didžiausią naudą ir kad keleiviai galėtų naudotis konkurencingos aviacijos rinkos ir susisiekimo privalumais. Šiuo metu, kai oro transporto paklausa kaip niekad maža, o kelionės

¹ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių, OL L 14, 1993 1 22, p. 1.

juo ribojamos, taisyklės „naudok arba prarasi“ netaikymas iš tiesų palengvino oro vežėjų padėtį; kartu išvengiama skrydžių tuščiais ar pustuščiais orlaiviais, vykdomų tik tam, kad būtų išlaikyti pagrindiniai oro uostų laiko tarpsniai, neigiamo poveikio aplinkai. Tačiau taip pat reiktų atsižvelgti į neigiamą taisyklės netaikymo papildomo pratęsimo poveikį. Dabartinio netaikymo išdava – konkurencijos lygio įšaldymas ties 2019 m. lygiu, tačiau nereikalaujama, kad pajėgumai būtų iš tiesų veiksmingai naudojami, nes paaiškėjo, jog netaikymo nuostatų nepakanka siekiant užtikrinti, kad kiti oro vežėjai, galintys vykdyti skrydžius, galėtų gauti reikiamus laiko tarpsnius. Kalbant apie laikotarpį, prasidedantį po daugiau kaip metus trukusio taisyklės „naudok arba prarasi“ netaikymo (nuo 2020 m. vasario 1 d. iki 2021 m. kovo 27 d.), oro vežėjams išsaugant 2019 m. jiems paskirtus laiko tarpsnius, į kuriuos jie įgijo teises, iki 2021–2022 m. žiemos laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, atėjo laikas nustatyti, kaip grįžti prie įprasto tos taisyklės taikymo. Norint išvengti ES oro vežėjams, susisiekimui, vartotojams ir aplinkai kenksmingo aviacijos rinkos destabilizavimo, grįžti prie įprastos padėties nereiktų paskubomis. Grįžti prie įprastos padėties reiktų atsižvelgiant į būsimą oro eismo srautų didėjimą iki 2019 m. lygio arba stabilizuojant oro eismą pagal naują padėtį rinkoje.

Todėl siūloma nuo 2021 m. vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios grįžti prie įprasto Laiko tarpsnių reglamente nustatytų laiko tarpsnių naudojimo reikalavimų taikymo, tačiau santykis turėtų būti ne 80/20, o 40/60. Tai reiškia, kad tam, kad oro vežėjai išsaugotų pirmumo teisę į tam tikras naudojamas laiko tarpsnių serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, jie turėtų panaudoti 40 % tam tikrų laiko tarpsnių serijų. Dėl COVID-19 pandemijos labai sumažėjus kelionių oro transportu paklausai, šiuo koregavimu būtų proporcingai apsaugomos ankstesnės teisės ir padedama išvengti skrydžių tuščiais arba pustuščiais orlaiviais, vykdomų tik siekiant išlaikyti pagrindinius oro uostų laiko tarpsnius, poveikio aplinkai. Tai taip pat padėtų veiksmingiau naudoti oro uostų pajėgumus, o tai būtų naudinga keleiviams ir susisiekimui.

Atsižvelgiant į įgytą patirtį, į šį pasiūlymą palengvinti tarpsnių naudojimo taisyklės taikymą įtraukiamos sąlygos, kuriomis užtikrinama, kad palengvinimo laikotarpis derėtų su optimaliu ribotų oro uostų pajėgumų naudojimu ir kartu padėtų keleivių labai išsaugoti konkurenciją. Tarpsnių naudojimo taisyklės taikymas turėtų būti palengvinamas oro vežėjams, ketinantiems laiko tarpsnius, į kuriuos įgijo teises, panaudoti kai tik paklausa pakankamai atsigaus ir skrydžiai vėl taps ekonomiškai perspektyvūs. Todėl taisyklės taikymas neturėtų būti palengvinamas pirmą kartą oro vežėjams paskirtoms naujoms laiko tarpsnių serijoms, t. y. tokioms laiko tarpsnių serijoms, į kurias jie nebuvo įgiję teisių, nes žinodami, kad dėl COVID-19 pandemijos kelionių oro transportu paklausa yra maža ir kad pagrindinei laiko tarpsnių serijai taisyklė „naudok arba prarasi“ paprastai netaikoma, tie oro vežėjai būtų prašę tokių papildomų laiko tarpsnių. Todėl oro vežėjai, pirmą kartą gaunantys tokią laiko tarpsnių seriją, turės panaudoti ne mažiau kaip 80 % tokios naujos tarpsnių serijos, kad įgytų pirmumo teisę kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Šis metodas atitinka savanorišką oro uostų, oro vežėjų ir laiko tarpsnių koordinatorių susitarimą dėl dabartinio laiko tarpsnių naudojimo taisyklės netaikymo 2020–2021 m. žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir vėliau².

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“, <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

Taisyklė „naudok arba prarasi“ (t. y. reikalavimas naudoti ne mažiau kaip 80 % laiko tarpsnių serijos) taip pat turėtų būti toliau taikoma tais atvejais, kai laiko tarpsniais keičiamasi pagal 8a straipsnio 1 dalies c punktą, t. y. kai mainai vykdomi suteikiant finansinę ar kitokią kompensaciją. Taip siekiama užkirsti kelią palengvinimo vertę atitinkančio atlygio mokėjimui. Kita vertus, mainai be finansinės ar kitokios kompensacijos, vykdomi, pavyzdžiui, siekiant pagerinti laiko tarpsniams skiriamą laiką, netrukdytų palengvinti taisyklės taikymo atitinkamiems laiko tarpsniams. Tas pats būtų taikoma, pavyzdžiui, laiko tarpsniams, perduotiems valdžios institucijoms priėmus sprendimus pagal nacionalinę arba ES konkurencijos teisę (plg. Laiko tarpsnių reglamento 8b straipsnį).

Pasiūlyme nustatytas terminas, per kurį oro vežėjai, norėdami pasinaudoti palengvinimu, turi grąžinti koordinatoriui nepageidaujamus laiko tarpsnius. Esant trijų savaičių terminui iki numatytos tų laiko tarpsnių panaudojimo datos, oro uostai ir kiti oro uosto paslaugų teikėjai galės žinoti, kiek reikia pajėgumų ir kokios veiklos apimtys tikėtis, kad pakaktų infrastruktūros, įrangos ir darbuotojų. Be to, taip kitiems oro vežėjams sudaromos sąlygos įvertinti, kokiais oro uostų pajėgumais jie galėtų naudotis, jei norėtų vykdyti skrydžius. Kuo anksčiau laiko tarpsniai bus atiduodami perskirstyti, tuo labiau tikėtina, kad jais galės naudotis kiti oro vežėjai. Siūlomos taisyklės apima laikiną perskirstymą atitinkamam sezonui (vežėjui, kuriam šie laiko tarpsniai perskirstomi, neįgyjant teisių) arba nuolatinį perskirstymą, t. y. kai į laiko tarpsnių fondą grąžinęs laiko tarpsnius oro vežėjas neketina jų naudoti kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Tokiu atveju oro vežėjams, kurie panaudojo bent penkis iš tokių laiko tarpsnių, turėtų būti suteikiama pirmumo prieš kitus laiko tarpsnių prašančius oro vežėjus ir naujus dalyvius teisė į visas pirmines laiko tarpsnių serijas, kurias oro vežėjai grąžino į fondą.

Taip pat būtina patikslinti, kokiomis aplinkybėmis koordinatoriai galėtų atšaukti oro vežėjams paskirtus laiko tarpsnius. Kai koordinatorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste ir nebegali naudoti jam paskirtų laiko tarpsnių, atitinkami laiko tarpsniai turėtų būti nedelsiant grąžinami į fondą, kad galėtų būti perskirstyti kitiems oro vežėjams, o tai reiškia, kad iš oro uosto pasitraukianti oro transporto bendrovė praranda ankstesnes teises į tuos laiko tarpsnius.

Remiantis šiuo metu Eurokontrolės turima informacija, galima daryti pagrįstą prielaidą, kad dabartinė padėtis, kuriai būdingas išskirtinis paklausos sumažėjimas, tęsis bent iki 2021 m. vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios. Turint omenyje situacijos neapibrėžtumą ir atsižvelgiant į oro vežėjų ir oro uostų asociacijų, pavyzdžiui, ACI-Europe ir IATA, prognozes, taip pat gali būti, kad išskirtinai mažos paklausos laikotarpis truks bent iki 2024–2025 m. žiemos laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis (imtinai).

Todėl, atsižvelgiant į tai, Laiko tarpsnių reglamentas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų toliau ginamos oro vežėjų įgytos teisės į tas laiko tarpsnių serijas, kurios nebuvo panaudotos pasiekiant įprastinę 80 % normą per laikotarpį, kai aviacijos rinką neigiamai veikė COVID-19 pandemija. Tarpsnių naudojimo taisyklės taikymo palengvinimas būtų pratęstas dar vienam sezonui, po Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2020/1477 numatyto pratęsimo laikotarpio, taigi jis apimtų laikotarpį nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d. Dėl palengvinimo laiko tarpsnių panaudojimo norma sumažėtų nuo 80 % iki 40 %. Be to, šiuo pakeitimu Komisijai būtų suteikti deleguotieji įgaliojimai pratęsti tarpsnių naudojimo taisyklės taikymo palengvinimo laikotarpį po 2021 m. vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, taip pat toliau koreguoti laiko tarpsnių panaudojimo normą remiantis įvairiais rodikliais, pavyzdžiui, faktiniais ir prognozuojamais oro eismo duomenimis, apkrovos koeficientais ir orlaivių parko naudojimo rodikliais. Prireikus Komisija priimtų

deleguotuosius aktus, kad pakoreguotų laiko tarpų panaudojimo normą bet kuriuo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2021–2022 m. žiemos iki 2024–2025 m. žiemos imtinai.

Laiko tarpų paskirstymo procesas vyksta gerokai prieš atitinkamą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Todėl oro vežėjams, oro uostams ir kitiems paslaugų teikėjams reikėtų laiku žinoti taisykles, taikomas tam tikram laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Be to, anksti susipažinę su tomis taisyklėmis, jie taip pat skatinami ankstyvame etape grąžinti koordinatoriui laiko tarpusius, kurių neketina panaudoti. Todėl atitinkamus deleguotuosius aktus Komisija turėtų priimti prieš baigiantis laiko tarpų paskirstymo procesui.

- **Suderinamumas su šioje politikos srityje galiojančiomis politikos nuostatomis**

Laiko tarpų reglamentu oro vežėjams palengvinamas laiko tarpų naudojimo taisyklių, kurios šiuo metu dėl COVID-19 pandemijos oro vežėjams kelia problemų, taikymas. Laiko tarpų reglamentu Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais gali būti iš dalies keičiamas tik dabartinio taisyklės netaikymo laikotarpis. Ilgi laiko tarpų naudojimo taisyklių taikymo palengvinimo laikotarpiai lemia konkurencijos iškreipimą, todėl daromas poveikis keleivių susisiekimui, užimtumui ir darbo vietų kokybei aviacijos sektoriuje ir kyla konkrečių problemų oro uostams ir paslaugų teikėjams. Be to, paskubomis grįžus prie įprastos taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymo, kiltų papildomos finansinės naštos oro vežėjams rizika, o oro vežėjai, vykdydami skrydžius tuščiais arba pustuščiais orlaiviais tik tam, kad išlaikytų pagrindinius oro uostų laiko tarpusius, galėtų daryti netyčinį neigiamą poveikį aplinkai. Todėl, siekiant sušvelninti COVID-19 pandemijos poveikį, užtikrinti teisinį tikrumą oro vežėjams ir išlaikyti Europos laiko tarpų paskirstymo sistemos vientisumą, Laiko tarpų reglamentas turėtų būti iš dalies pakeistas.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Veiksmingas aviacijos ir susijusių paslaugų vidaus rinkos veikimas priklauso nuo oro vežėjų ir kitų aviacijos sektoriaus subjektų, įskaitant oro uostus ir kitus paslaugų teikėjus, ekonominės veiklos rezultatų. Neigiami ekonominiai COVID-19 pandemijos padariniai kelia pavojų jų finansinei būklei ir daro didelį neigiamą poveikį ne tik oro transporto sistemai, bet ir visai ekonomikai. Todėl labai svarbu iš dalies pakeisti Laiko tarpų reglamentą. Be to, tai dera su ES klimato politika, nes oro vežėjai nėra skatinami vykdyti skrydžius tuščiais arba pustuščiais orlaiviais tik tam, kad išlaikytų pagrindinius oro uostų laiko tarpusius.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis pasiūlymo pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis. Šis straipsnis yra teisinis pagrindas priimti visus atitinkamus oro transporto teisės aktus ir yra Laiko tarpų reglamento ir jo pakeitimų teisinis pagrindas.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Valstybės narės negali deramai pasiekti pasiūlymo tikslų, nes Laiko tarpų reglamentu valstybėms narėms neleidžiama reikalauti, kad koordinatoriai nustatytų tarpų naudojimo taisyklės taikymo palengvinimo sąlygas, ir, reaguojant į kintantį oro eismo lygį, pakeisti laiko tarpų panaudojimo normą. Šį tikslą galima pasiekti tik Sąjungai iš dalies pakeitus Laiko tarpų reglamentą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu neviršijama to, kas būtina pasiekti tikslui – sušvelninti ekonominį COVID-19 pandemijos poveikį Laiko tarpsnių reglamento veikimui. Pasiūlymu užtikrinama pusiausvyra tarp poreikio palengvinti oro transporto bendrovėms taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymą, reaguojant į mažą kelionių oro transportu paklausą dėl COVID-19 pandemijos, ir poreikio proporcingai pagal oro eismo atsigavimo lygį grįžti prie įprasto laiko tarpsnių paskirstymo taisyklių taikymo. Į pasiūlymą taip pat įtraukiama keletas konkurenciją skatinančių priemonių, kuriomis siekiama pašalinti tam tikrą nenumatytą neigiamą dabartinio laiko tarpsnių naudojimo taisyklės netaikymo poveikį.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kad teisinės priemonės tikslas būtų pasiektas, ji turi būti taikoma tiesiogiai ir visuotinai, kaip ir Laiko tarpsnių reglamentas. Todėl tinkama teisinė priemonė yra reglamentas.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas ir (arba) tinkamumo patikra**

Reglamentu (ES) 2020/459 iš dalies pakeisto Laiko tarpsnių reglamento 10a straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad Komisija ne vėliau kaip 2020 m. rugsėjo 15 d. pateiktų Europos Parlamentui ir Tarybai apibendrinamąją oro eismo padėties ataskaitą. Siekdamas surinkti duomenis ir kitą informaciją, Komisijos tarnybos reguliariai palaikė ryšius su oro vežėjais, oro uostais, oro uostų laiko tarpsnių koordinatoriais, taip pat jų asociacijomis, kad galėtų stebėti kintančią oro eismo padėtį, įvertinti COVID-19 pandemijos poveikį oro transporto paklausai ir oro eismo lygiui ir nustatyti laiko tarpsnių naudojimo taisyklės netaikymo veiksmingumą. 2020 m. rugsėjo 14 d. paskelbtoje ataskaitoje įvertintas laiko tarpsnių naudojimo taisyklės netaikymas ir nustatyta tam tikrų trūkumų. Vertinimas pagal geresnio reglamentavimo taisyklės nebuvo atliktas, nes reikia skubiai priimti taisykles, kuriomis, atsižvelgiant į besitęsiančias COVID-19 pandemijos pasekmes oro eismui, vežėjams pakankamai palengvinamas taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Atsižvelgiant į klausimo skubumą, oficialių konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis surengta nebuvo. Komisija Geresnio reglamentavimo portale paskelbė veiksmų gaires dėl atsiliepimų ir viešas konsultacijas – į jų klausimus suinteresuotieji subjektai galėjo atsakyti 2020 m. rugsėjo 1–28 d. Atsižvelgiant į klausimo skubumą, konsultacijos buvo sutrumpintos nuo įprastų 12 savaičių iki 4 savaičių. Tuo pačiu laikotarpiu taip pat pradėtos tikslinės konsultacijos ir išsiųsti prašymai pateikti duomenis.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kaip minėta, dėl klausimo sprendimo skubumo surinkti išsamių ekspertinių žinių nebuvo įmanoma. Tačiau Komisija rėmėsi patirtimi, įgyta taikant Laiko tarpsnių reglamentą ir rengiant jo pakeitimus, o atliekant šį darbą, be kita ko, konsultuotasi su ekspertais.

- **Poveikio vertinimas**

Dėl klausimo sprendimo skubumo poveikio vertinimas pagal geresnio reglamentavimo taisyklės nebuvo atliktas. Prie pasiūlymo pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Jame išdėstytos taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymo COVID-19 pandemijos metu pasekmės, pateikiama informacija apie laiko tarpsnių naudojimo taisyklės netaikymą nuo jo

įsigaliojimo dienos ir aprašomi nustatyti aviacijos rinkos trūkumai. Be to, dokumente aptariamas laipsniškas laiko tarpinių naudojimo taisyklės taikymo palengvinimo panaikinimas, kuris būtų siejamas su laipsnišku oro eismo atsigavimu. Jame aprašomas tinkamiausias būdas pašalinti trūkumus ir įvertinamos tikėtinose pasekmės.

- **Pagrindinės teisės**

Netaikoma.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija turėtų toliau stebėti COVID-19 pandemijos raidą ir jos poveikį oro transportui. Kaip ir pagal Reglamentą (ES) 2020/459, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą, kuriuo pratęsiami su priemone susiję laikotarpiai, ir prireikus pakoreguoti minimalaus naudojimo reikalavimą.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Atsižvelgiant į mažesnę panaudojimo normą, dėl kurios rinkoje įsitvirtinusiems vežėjams lengviau išlaikyti oro uostuose savo laiko tarpinius, Laiko tarpinių reglamento 2 straipsnis papildomas nauja laikina termino „nauji dalyviai“ apibrėžtimi, kad daugiau oro vežėjų galėtų būti laikomi naujais dalyviais ir gautų laiko tarpinių iš fondo, taip sudarant sąlygas didesnei konkurencijai oro uostuose.

Be to, įtraukiama nauja termino „COVID-19 koordinavimo parametrai“ apibrėžtis, o 8 straipsnyje įterpiama 6a dalis, kuria atsižvelgiama į tai, kad dėl konkrečių sanitarinių priemonių, įvedamų tam tikrame oro uoste dėl COVID-19 pandemijos, gali sumažėti jame turimi pajėgumai, t. y. ne visi laiko tarpiniai gali būti naudojami tuo laiku, kuriam jie buvo paskirti. Koordinatoriai, aptarę tai su atitinkamais oro vežėjais, turėtų turėti galimybę pakeisti paskirtą arba prašomą laiko tarpinių, kurie negali būti panaudoti, laiką arba juos atšaukti. Oro vežėjų, oro uostų ir laiko tarpinių koordinatorių asociacijos diskutavo, kaip geriausia spręsti šias problemas, atsižvelgiant į skirtingus verslo interesus. Koordinatoriai turėtų atsižvelgti į šią geriausią patirtį, išdėstytą sektoriaus gairių arba vietos taisyklių forma, jei ji atitinka skaidrumo ir nediskriminavimo principus ir nekelia abejonių dėl koordinatorių nepriklausomumo.

Jei per tam tikrą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjai, turintys ankstesnes teises į atitinkamas laiko tarpinių serijas, grąžina laiko tarpinius, tikėtina, kad vežėjai, kurie pasinaudojo tokiais laiko tarpiniais, prisidės prie veiksmingo atitinkamų laiko tarpinių serijų naudojimo vėlesniais laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis. Todėl 8 straipsnis papildomas nauja 2a dalimi, kurioje, skirstant atitinkamas laiko tarpinių serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tokiems oro vežėjams suteikiamas pirmumas, jeigu oro vežėjas, kuriam iš pradžių priklausė ankstesnės teisės į atitinkamas serijas, jų neprašo ir jei prašantysis oro vežėjas panaudojo penkis iš tų serijų sudarančių laiko tarpinių. Siekiant išvengti oro uostų pajėgumų ir tvarkaraščių skirtumų, pirmumo teisę gaunančiam oro vežėjui turėtų būti skiriama visa serija, į kurią įeina naudojami laiko tarpiniai. Jei tos pačios serijos laiko tarpinius naudojo daugiau nei vienas oro vežėjas, pirmumas teikiamas oro vežėjui, panaudojusiam didesnę laiko tarpinių skaičių.

10 straipsnio 4 dalis papildoma nauju e punktu, kad būtų atsižvelgta į situaciją, kai valdžios institucijų priimtose priemonėse, kuriomis siekiama suvaldyti COVID-19 pandemijos plitimą (pvz., eismo teisių apribojimai, keleiviams ir (arba) įgulai taikomi apribojimai, sienų uždarymas), daro didelį poveikį keleivių galimybei skristi tam tikrais maršrutais, pasibaigus laiko tarpinių paskirstymo kitam sezonui procesui. Tokiais atvejais oro vežėjams gali būti palengvinamas taisyklės „naudok arba prarasi“ (su pakeitimais) taikymas. Tačiau šis pranašumas ribojamas, kad būtų išvengta bet kokio nenumatyto poveikio (išsamiau žr. keturias naujas pastraipas, kuriomis papildoma 10 straipsnio 4 dalis).

10a straipsnis keičiamas keliais būdais. 10a straipsnyje nustatytas dabartinio laiko tarpinių naudojimo taisyklės netaikymo laikotarpis (pradėtas taikyti 2020 m. kovo mėn. pagal Reglamentą (ES) 2020/459) 2020 m. spalio 14 d. priimtu Deleguotuoju reglamentu (ES) 2020/1477 buvo pratęstas iki 2021 m. kovo 27 d. Tuo laikotarpiu koordinatoriai, vertindami pirmumo teises, turi laikyti, kad laikotarpiui nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2021 m. kovo 27 d. paskirtus laiko tarpsnius oro vežėjas, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti, panaudojo. Papildomo palengvinimo laikotarpis toliau taikomas laiko tarpiniams, naudojamiems skrydžiams tarp ES ir Kinijos arba tarp ES ir Honkongo (nuo 2020 m. sausio 23 d.).

Naujoje siūlomoje 10a straipsnio 2a dalyje nustatoma, kad laiko tarpinių serijų, paskirstytų laikotarpiui nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d., atveju oro vežėjai turės teisę gauti tas pačias laiko tarpinių serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, jei jie panaudos 40 % tos serijos laiko tarpinių.

10a straipsnio naujos 3a dalies a punktu apribojama palengvinimo, taikomo laiko tarpiniams, paskirtiems pagal Laiko tarpinių reglamento 10 straipsnio 2 dalį, taikymo sritis. Siūloma palengvinimo netaikyti seriją sudarantiems laiko tarpiniams, kurie buvo naujai paskirti atitinkamam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir jie turės būti naudojami pasiekiant 80 % laiko tarpinių panaudojimo normą, kad juos naudojantis oro vežėjas turėtų teisę į tas pačias serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

10a straipsnio 3a dalies b punktu palengvinimas netaikomas tiems laiko tarpiniams, kuriais buvo pasikeista gavus finansinę ar kitą kompensaciją. Tai svarbu siekiant užtikrinti, kad palengvinimo vertė nebūtų įtraukiama į antrinę prekybą laiko tarpiniais ar jų nuomą kitam oro vežėjui. Ši nuostata netaikoma atgaline data, t. y. laiko tarpiniai, kuriais prekiauta ir kuriuos perkantysis oro vežėjas naudojo nuo ankstesnio lygiaverčio laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis (ar anksčiau), atitinka teisės į palengvinimą reikalavimus.

Į 10a straipsnį įterpiama nauja 7 dalimi nustatoma, kad laiko tarpinių naudojimo taisyklės taikymo palengvinimo laikotarpiu oro vežėjas, kuris neketina panaudoti laiko tarpinio, turi jį grąžinti, kad būtų galima jį laikinai perskirstyti kitiems oro vežėjams, ne vėliau kaip likus trimis savaitėmis iki numatytos to laiko tarpinio naudojimo dienos. Taip siekiama padėti kitiems vežėjams, kurie gali pageidauti tokius laiko tarpsnius naudoti *ad hoc* pagrindu. Tie kiti oro vežėjai turėtų turėti pakankamai laiko savo veiklai planuoti ir užtikrinti, kad keleiviai, oro uostai ir oro uosto paslaugų teikėjai būtų iš anksto informuoti apie planuojamą oro vežėjų veiklą.

10a straipsnio 4 dalimi Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais toliau pratęsiamas laikotarpis, kuriuo taikomas palengvinimas, jei COVID-19 pandemija išlieka ir toliau daro neigiamą poveikį oro transporto sektoriui, įskaitant poveikį įgytoms ankstesnėms teisėms. Komisijai taip pat suteikiami įgaliojimai iš dalies keisti panaudojimo

normą atsižvelgiant į eismo apimties pokyčius. Turint galvoje tai, kaip greitai virusas plinta, deleguotieji aktai turėtų būti priimami skubos tvarka.

14 straipsnio 5 dalis papildoma nauja pastraipa, kurioje numatyta sankcijų ir priemonių sistema, taikytina tuo atveju, jei nesilaikoma naujos 10a straipsnio 7 dalies.

Pagal naują 14 straipsnio 6 dalies c punktą koordinatoriui leidžiama imtis veiksmų ir atšaukti laiko tarpsnius, kai oro vežėjas nutraukia veiklą tame oro uoste. Tokiais atvejais koordinatorius gali nedelsdamas atšaukti laiko tarpsnius likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nelaukdamas to laikotarpio pabaigos, ir juos kuo anksčiau pateikti perskirstyti.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl laiko tarpinių naudojimo taisyklių laikino palengvinimo Bendrijos oro uostuose dėl COVID-19 pandemijos iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę³,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁴,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) dėl COVID-19 pandemijos smarkiai sumažėjo oro eismas, nes labai sumažėjo paklausa, o valstybės narės ir trečiosios valstybės ėmėsi tiesioginių priemonių pandemijai suvaldyti. Oro vežėjai patiria žalą nuo 2020 m. kovo 1 d. ir, žvelgiant į ateitį, tikėtina, kad neigiamas poveikis oro vežėjams tęsis iki 2024–2025 m. žiemos imtinai;
- (2) oro vežėjai negali kontroliuoti šių aplinkybių, todėl, reaguodami į jas, jie savanoriškai arba ne savo noru atšaukė oro susisiekimo paslaugas. Visų pirma, savanoriškai atšaukiant paslaugas apsaugomas oro vežėjų finansinis patikimumas ir tuo pat metu išvengiama neigiamo poveikio aplinkai, daromo vykdant skrydžius tuščiais arba pustuščiais orlaiviais vien tam, kad būtų išlaikyti laiko tarpniai;
- (3) Eurokontrolės, kuri yra Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo funkcijų tinklo valdytoja, paskelbtais duomenimis, oro eismas toliau mažėjo ir 2020 m. birželio mėn. viduryje buvo apie 74 % mažesnis nei tuo pačiu laikotarpiu praėjusiais metais;
- (4) kalbant apie žinomus išankstinius užsakymus, Eurokontrolės prognozes ir epidemiologines prognozes, neįmanoma numatyti, kada galėtų baigtis COVID-19 pandemijos sukeltas labai sumažėjusios paklausos laikotarpis. Remiantis naujausiomis Eurokontrolės prognozėmis, 2021 m. vasario mėn. oro eismas pasieks maždaug pusę 2020 m. vasario mėn. lygio. Prognozės, apimančios laikotarpį po tos datos, grindžiamos keliais nežinomais veiksniais, pavyzdžiui, COVID-19 vakcinės prieinamumu. Tokiomis aplinkybėmis oro vežėjai, kuriems nepavyksta savo laiko

³ OL C , , p. .

⁴ OL C , , p. .

tarpsnių panaudoti pasiekiant Tarybos reglamente (EEB) Nr. 95/93⁵ nustatytą laiko tarpsnių panaudojimo normą, neturėtų automatiškai prarasti pirmumo teisės į 8 straipsnio 2 dalyje ir 10 straipsnio 2 dalyje nustatytas laiko tarpsnių serijas, kuriomis kitu atveju jie galėtų naudotis. Šiuo tikslu turėtų būti nustatytos specialios taisyklės;

- (5) tomis taisyklėmis taip pat turėtų būti sprendžiamas galimo neigiamo poveikio oro vežėjų konkurencijai klausimas. Visų pirma turėtų būti užtikrinta, kad pasirengusiems teikti paslaugas oro vežėjams būtų suteikta galimybė panaudoti nepanaudotus pajėgumus, sudarant sąlygas ilgainiui tokius laiko tarpsnius išlaikyti. Taip būtų išlaikytos oro vežėjų paskatos naudotis oro uostų pajėgumais, o tai savo ruožtu būtų naudinga vartotojams;
- (6) todėl, laikantis šių principų, būtina ribotam laikotarpiui nustatyti sąlygas, kuriomis oro vežėjai ir toliau turėtų teisę gauti laiko tarpsnių serijas pagal 8 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnio 2 dalį, ir atitinkamiems oro vežėjams nustatyti reikalavimus grąžinti nepanaudotus pajėgumus;
- (7) termino „naujas dalyvis“ apibrėžtis atitinkamo laikotarpio tikslais turėtų būti pritaikyta siekiant padidinti oro vežėjų, kurie gali būti laikomi naujais dalyviais, skaičių, taip suteikiant daugiau oro vežėjų, kurie to pageidauja, galimybę pradėti ir plėsti savo veiklą. Kartu reikia apriboti atitinkamas privilegijas, kad jos būtų taikomos tik tikrai naujiems dalyviams, neįtraukiant vežėjų, kurie kartu su bet kuria patronuojančiąja bendrove arba savo patronuojamosiomis įmonėmis arba patronuojančiosios bendrovės patronuojamosiomis įmonėmis turi daugiau kaip 10 % visų laiko tarpsnių, paskirtų atitinkamą dieną atitinkamame oro uoste, skaičiaus;
- (8) laikotarpiu, kai palengvinamas laiko tarpsnių naudojimo taisyklių taikymas, laiko tarpsnių paskirstymo sistemoje turėtų būti pripažįstamos pastangos oro vežėjų, kurie skrydžius vykdo panaudodami laiko tarpsnius, priklausančius serijai, kurią kitas oro vežėjas turi teisę gauti pagal 8 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnio 2 dalį, tačiau perduotus laiko tarpsnių koordinatoriui laikinai perskirstyti. Todėl, skirstant tas serijas kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjams, kurie panaudojo bent penkis serijos laiko tarpsnius, turėtų būti teikiamas pirmumas, jeigu oro vežėjas, turintis į juos teisę pagal 8 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnio 2 dalį, jų neprašo;
- (9) oro uostuose nustačius konkrečias COVID-19 sanitarines priemones gali sumažėti turimi pajėgumai, todėl gali prireikti numatyti konkrečius COVID-19 koordinavimo parametrus. Tokiais atvejais, siekiant sudaryti sąlygas tinkamai taikyti tokius parametrus, koordinatoriams turėtų būti suteikti įgaliojimai koreguoti oro vežėjams pagal 8 straipsnį paskirtų laiko tarpsnių laiką arba atšaukti tokius laiko tarpsnius tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu, kuriuo taikomos konkrečios COVID-19 sanitarinės priemonės;
- (10) galimų valdžios institucijų priemonių, kuriomis ribojama galimybė keliauti, apie tai pranešant likus labai nedaug laiko, neigiamų pasekmių negalima priskirti oro vežėjams, todėl jos turėtų būti sušvelnintos. Todėl oro vežėjai neturėtų būti baudžiami už tai, kad jiems nepavyko panaudoti laiko tarpsnių, jei taip įvyksta dėl ribojamųjų priemonių, kurios dar nebuvo paskelbtos tuo metu, kai buvo paskirti laiko tarpsniai. Tokiomis aplinkybėmis oro vežėjai turėtų ir toliau turėti teisę gauti tokias serijas kitu lygiaverčiu sezonu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Tokios priemonės galėtų būti,

⁵

1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių, OL L 14, 1993 1 22, p. 1.

pavyzdžiui, su COVID-19 susiję griežti vyriausybės apribojimai dėl konkrečių skrydžių vykstančių arba per konkretų oro uostą atvykstančių ar išvykstančių keleivių didžiausio skaičiaus arba priemonės, dėl kurių oro susisiekimo paslaugų teikimas tampa praktiškai arba techniškai neįmanomas, nustačius apribojimus oro transporto bendrovių įgulų judėjimui arba naudojimuisi paslaugomis, būtinomis tiesiogiai teikiant oro susisiekimo paslaugą. Konkretus palengvinimas, susijęs su tokių priemonių įvedimo poveikiu, turėtų būti taikomas ne ilgiau kaip du iš eilės einančius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis;

- (11) kiek tai būtina, oro vežėjams turėtų būti palengvinamas laiko tarpinių naudojimo reikalavimų, susijusių su teise gauti laiko tarpinius kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, taikymas tais laikotarpiais, kai dėl COVID-19 pandemijos paklausai daromas didelis poveikis. Taip jiems būtų suteikta galimybė padidinti paslaugų apimtį, kai tai leidžia aplinkybės. Šiuo tikslu nustatant mažesnę minimalią panaudojimo normą reikėtų atsižvelgti į dabartinę oro eismo prognozę, t. y. į tai, kad oro eismo lygis sieks 50 % 2019 m. lygio, į su COVID-19 pandemija susijusį neapibrėžtumą, vartotojų pasitikėjimo susigrąžinimą ir eismo lygio didėjimą. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad ateityje oro eismo lygis vėl didės, turėtų būti įmanoma deleguotaisiais aktais iš dalies pakeisti minimalią panaudojimo normą. Oro vežėjams ir koordinatoriams turėtų būti suteikta galimybė laiku reikiamai pasirengti, atsižvelgiant į sąlygas, kurios turi būti taikomos laiko tarpinių naudojimui tam tikru laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Todėl Komisija turėtų stengtis kuo anksčiau priimti deleguotuosius aktus ir bet kuriuo atveju tokius aktus priimti iki laiko tarpinių grąžinimo termino, nustatyto 10 straipsnio 3 dalyje;
- (12) siekiant kuo labiau sumažinti patekimo į rinką kliūtis ir užkirsti kelią tam, kad bendrųjų laiko tarpinių naudojimo reikalavimų palengvinimas neigiamai paveiktų oro vežėjų konkurencinę padėtį, viršijant tai, kas yra pagrįsta, palengvinimas turėtų būti taikomas tik tiems laiko tarpiniams, kuriuos oro vežėjas anksčiau naudojo atitinkamuose oro uostuose. Taip pat palengvinimas neturėtų būti taikoma laiko tarpiniams, kuriais pagal komercinį susitarimą, suteikiantį piniginę ar kitokią kompensaciją, pasikeitė tai pačiai grupei nepriklausantys vežėjai;
- (13) siekiant, kai tai būtina ir pagrįsta, lanksčiai reaguoti į sunkumus, kylančius oro transporto sektoriuje dėl COVID-19 pandemijos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais dėl šiame reglamente numatyto laiko tarpinių naudojimo taisyklės taikymo palengvinimo laikotarpio pratęsimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EEB) Nr. 95/93. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir ekspertų lygmeniu, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁶ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (14) tinkamo planavimo tikslais oro uostai, oro uostų paslaugų teikėjai ir oro vežėjai turi žinoti apie turimus pajėgumus. Oro vežėjai laiko tarpinius, kurių neketina panaudoti, turėtų perduoti koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti, kuo anksčiau ir ne

⁶

OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

vėliau kaip likus trims savaitėms iki planuojamos jų panaudojimo dienos. Reikalavimų nesilaikymo atveju jiems turėtų būti taikomos atitinkamos sankcijos arba lygiavertės priemonės;

- (15) jei koordinatorius įsitikina, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste, jis turėtų nedelsdamas atšaukti to oro vežėjo laiko tarpsnius ir perkelti juos į fondą, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams;
- (16) atsižvelgiant į skubumą, atsiradusį dėl išskirtinių su COVID-19 pandemija susijusių aplinkybių, kuriomis pateisinamos šiame reglamente nustatytos priemonės, laikoma, kad tikslinga taikyti išimtį dėl aštuonių savaičių laikotarpio, nustatyto prie Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pridėto Protokolo Nr. 1 dėl nacionalinių parlamentų vaidmens Europos Sąjungoje 4 straipsnyje;
- (17) atsižvelgiant į skubumą, atsiradusį dėl išskirtinių su COVID-19 pandemija susijusių aplinkybių, kuriomis pateisinamos siūlomos priemonės, laikoma, jog tikslinga numatyti, kad šis reglamentas įsigaliotų nedelsiant,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EEB) Nr. 95/93 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas ba punktas:

„ba) 10a straipsnio 2a dalyje nurodytu laikotarpiu „naujas dalyvis“ – tai:

i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną, kaip laiko tarpsnių serijos dalis, būtų paskirtas laiko tarpsnis, kai, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste jis turėtų mažiau negu septynis laiko tarpsnius, arba

ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirta laiko tarpsnių serija reguliariesiems keleiviniams skrydžiams be tarpinių tūpimų tarp dviejų Europos Sąjungos oro uostų, kai tą dieną reguliariuosius skrydžius tarp šių oro uostų atlieka dar daugiausiai du oro vežėjai, ir kai, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tas oro vežėjas tą dieną tame oro uoste tiems skrydžiams be tarpinių tūpimų vis tiek turėtų mažiau nei devynis laiko tarpsnius.

Oro vežėjas, kuris kartu su savo patronuojančiąja bendrove, savo patronuojamosiomis įmonėmis arba patronuojančiosios bendrovės patronuojamosiomis įmonėmis turi daugiau kaip 10 % visų laiko tarpsnių, paskirtų tą dieną konkrečiame oro uoste, nelaikomas nauju dalyviu tame oro uoste;“;

b) m punktas pakeičiamas taip:

„m) „koordinavimo parametrai“ – tai visų oro uosto laiko tarpsnių paskirstymo pajėgumų, turimų per kiekvieną koordinuojamą laikotarpį, išraiška veiklos požiūriu, atspindinti visus techninius, veiklos ir aplinkos apsaugos veiksnius, turinčius įtakos oro uosto infrastruktūros ir įvairių jo posistemių veiklos rezultatams;“;

c) papildoma n punktu:

„n) „COVID-19 koordinavimo parametrai“ – tai patikslinti koordinavimo parametrai, dėl kurių, valstybėms narėms nustatčius konkrečias sanitarines priemones reaguojant į COVID-19 pandemiją, koordinuojamame oro uoste sumažėja turimi oro uosto pajėgumai.“;

2) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama 2a dalis:

„2a. 10a straipsnio 2a dalyje nurodytu laikotarpiu laiko tarpinių serija, kuri pagal 8 straipsnio 1 dalį grąžinama į laiko tarpinių fondą laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis (toliau – atskaitos laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis), pabaigoje, gavus prašymą skiriama kitam lygiaverčiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjui, kuris atskaitos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, panaudojo bent penkis atitinkamos serijos laiko tarpinius pagal 10a straipsnio 7 dalį.

Jei pirmos pastraipos reikalavimus atitinka daugiau nei vienas prašymą pateikęs oro vežėjas, pirmumas teikiamas oro vežėjui, kuris panaudojo didesnę tos serijos laiko tarpinių skaičių.“;

b) įterpiama 6a dalis:

„6a. Per COVID-19 koordinavimo parametrų taikymo laikotarpį, siekdamas sudaryti sąlygas tinkamai taikyti tokius koordinavimo parametrus, koordinatorius, išklausęs atitinkamą oro vežėją, gali iš dalies pakeisti prašomų arba paskirtų laiko tarpinių, kurie patenka į 10a straipsnio 2a dalyje nurodytą laikotarpį, laiką arba juos atšaukti. Šiomis aplinkybėmis koordinatorius atsižvelgia į 8 straipsnio 5 dalyje nurodytas papildomas taisykles ir gaires, laikydamasis toje dalyje nustatytų sąlygų.“;

3) 10 straipsnio 4 dalis iš dalies keičiama taip:

a) d punktas pakeičiamas taip:

„d) teismo proceso dėl 9 straipsnio taikymo maršrutams, kur pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas ir dėl to tokių maršrutų naudojimas laikinai sustabdomas;“;

b) papildoma e punktu:

„e) 10a straipsnio 2a dalyje nurodytu laikotarpiu, po sausio 31 d. kitam vasaros sezonui arba po rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui, valdžios institucijos įveda COVID-19 pandemijos plitimo valdymo priemonės viename maršruto, kuriame atitinkami laiko tarpiniai buvo naudojami arba planuojami naudoti, gale, su sąlyga, kad priemonės nebuvo paskelbtos tuo metu, kai buvo paskirstytos laiko tarpinių serijos, ir kad šios priemonės lemia bet kurią iš šių pasekmių:

– didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį siena, oro uostas ar oro erdvė yra visiškai arba iš dalies uždaromi,

– didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį keleiviams kyla didelių kliūčių keliauti tuo tiesioginiu maršrutu naudojantis bet kurio vežėjo paslaugomis.“;

c) papildoma šiomis pastraipomis:

„Pirmos pastraipos e punktas taikomas tame punkte nurodytų priemonių taikymo laikotarpiu ir dar šešias savaites, neviršijant trečioje, ketvirtoje ir penktoje pastraipose nurodytų ribų. Tačiau jei e punkte nurodyta priemonė nebetaikoma likus mažiau nei šešioms savaitėms iki laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, likusiai šešių savaičių laikotarpio daliai e punktas taikomas tik tuo atveju, jei tam pačiam maršrutui naudojami kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, laiko tarpiniai.

Pirmos pastraipos e punktas taikomas tik laiko tarpiniams, naudojamiems tiems maršrutams, kuriems jie jau buvo naudojami prieš paskelbiant e punkte nurodytas priemones.

Pirmos pastraipos e punktas nebetaikomas, jei oro vežėjas, naudodamas atitinkamus laiko tarpsnius, pakeičia maršrutą į kitą maršrutą, kuriam valdžios institucijų priemonės nedaro poveikio.

Pirmos pastraipos e punktas taikomas ne daugiau kaip dviem iš eilės einančiais laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis.“;

4) 10a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies taikymo tikslais koordinatoriai laiko, kad laikotarpiui nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2021 m. kovo 27 d. paskirtus laiko tarpsnius oro vežėjas, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti, panaudojo.“;

b) įterpiama 2a dalis:

„2a. Jei laikotarpiu nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais oro vežėjas koordinatoriui įtikinamai įrodo, kad tam tikra laiko tarpsnių serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo naudojama ne mažiau kaip 40 % tvarkaraščių sudarymo laikotarpio, kuriam laiko tarpsnio serija yra paskirta, oro vežėjui suteikiama teisė į tą pačią laiko tarpsnių seriją kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

Pirmoje pastraipoje nurodytu laikotarpiu 10 straipsnio 4 dalyje ir 14 straipsnio 6 dalies a punkte nurodytos procentinės vertės yra 40 %;“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Dėl laiko tarpsnių, paskirtų datai nuo 2020 m. balandžio 9 d. iki 2021 m. kovo 27 d., 1 dalis taikoma tik jei oro vežėjas atitinkamus nepanaudotus laiko tarpsnius grąžina koordinatoriui, kad jie galėtų būti perskirstyti kitiems oro vežėjams.“;

d) įterpiama 3a dalis:

„3a. 2a dalis netaikoma:

a) laiko tarpsnių serijai, paskirtai oro vežėjui tam tikram laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, jei tam vežėjui nebuvo paskirta ta pati laiko tarpsnių serija per ankstesnį lygiavertį laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis;

b) laiko tarpsnių serijai, kuria nuo atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjai pasikeitė pagal 8a straipsnio 1 dalies c punktą, kai pasikeitimas apėmė piniginę ar bet kokios kitokios rūšies kompensaciją.“;

e) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Jei Komisija, remdamasi Eurokontrolės, kuri yra Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo funkcijų tinklo valdytoja, paskelbtais duomenimis, nustato, kad oro eismo lygis, palyginti su lygiu atitinkamu 2019 m. laikotarpiu, toliau išlieka žemas ir, pagal Eurokontrolės oro eismo prognozes, greičiausiai toks išliks, ir taip pat, remdamasi geriausiais turimais moksliniais duomenimis, nustato, kad ši padėtis susiklostė dėl COVID-19 pandemijos poveikio, Komisija pagal 12a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad atitinkamai iš dalies pakeistų 2a dalyje nustatytą laikotarpį.

Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šio straipsnio 2a dalyje nurodytos procentinės vertės, įeinančios į 0–80 % intervalą. Šiuo tikslu Komisija apsvaisto pokyčius, įvykusius įsigaliojus Reglamentui (ES) [2021/XXX nuoroda į šį reglamentą], atsižvelgdama į šiuos elementus:

- a) Eurokontrolės paskelbtus oro eismo lygio duomenis ir oro eismo prognozes;
- b) oro eismo tendencijų pokyčius laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis, taip pat atsižvelgiant į pokyčius, įvykusius nuo COVID-19 pandemijos pradžios, ir
- c) rodiklius, susijusius su keleivinio ir krovinio oro transporto paklausa, įskaitant tendencijas, susijusias su orlaivių parko dydžiu, jo panaudojimu ir apkrovos koeficientais.

Pagal šią dalį deleguotieji aktai kitam vasaros laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, priimami ne vėliau kaip sausio 24 d., o kitam žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, – ne vėliau kaip rugpjūčio 24 d.“;

f) 5 dalis išbraukiama;

g) papildoma 7 dalimi:

„7. 2a dalyje nurodytu laikotarpiu, likus ne mažiau kaip trims savaitėms iki veiklos pradžios, oro vežėjai perduoda koordinatoriui bet kuriuos laiko tarpusius, kurių neketina naudoti, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams.“;

5) 12a straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 10a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2024 m. rugpjūčio 24 d.“;

6) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis papildoma šia pastraipa:

„Valstybės narės nustato ir taiko veiksmingas, atgrasančias ir proporcingas sankcijas arba lygiavertes priemones, jei oro vežėjas pakartotinai ir sąmoningai nesilaiko 10a straipsnio 7 dalies nuostatų. Tokios sankcijos ir priemonės apima galimybę panaikinti 10a straipsnio 2a dalies taikymą, kai tai pateisinama konkrečiu atveju.“;

b) 6 dalis papildoma c punktu: „c) 10a straipsnio 2a dalyje nurodytu laikotarpiu, kai koordinatorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste ir nebegali naudoti jam paskirtų laiko tarpų, koordinatorius, išklaušęs atitinkamą oro vežėją, atšaukia to oro vežėjo atitinkamas laiko tarpų serijas likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir perkelia jas į fondą.“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas