



## EUROPOS SAJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

---

**Briuselis, 2021 m. vasario 11 d.  
(OR. en)**

**2020/0358 (COD)**

**PE-CONS 1/21**

**AVIATION 18  
COVID-19 14  
CODEC 71**

### **TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI**

---

Dalykas: EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93, kiek tai susiję su laiko tarpinių naudojimo Sąjungos oro uostuose taisyklių laikinu palengvinimu dėl COVID-19 krizės

---

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS  
REGLAMENTAS (ES) 2021/...**

**... m. ... d.**

**kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93,  
kiek tai susiję su laiko tarpų naudojimo Sąjungos oro uostuose taisyklių  
laikinu palengvinimu dėl COVID-19 krizės**

**(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 nuomonę<sup>1</sup>,  
pasikonsultavę su Regionų komitetu,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> 2021 m. sausio 27 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>2</sup> 2021 m. vasario 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje)  
ir ... m. ... d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) dėl COVID-19 krizės labai sumažėjus paklausai ir valstybėms narėms bei trečiosioms valstybėms priėmus tiesiogines priemones COVID-19 plitimui sustabdyti, smarkiai sumažėjo oro eismas. Ja sukliamas neigiamas poveikis oro vežėjams nuo 2020 m. kovo 1 d. ir tikėtina, kad artimiausiais metais tai tęsis;
- (2) oro vežėjai negali kontroliuoti šių aplinkybių, todėl jų oro susisiekimo paslaugos buvo atšauktos savanoriškai arba priverstinai. Visų pirma, savanoriškai atšaukus paslaugas apsaugomas oro vežėjų finansinis patikimumas ir išvengiama neigiamo poveikio aplinkai, daromo vykdant skrydžius tuščiais arba beveik tuščiais orlaiviais vien tam, kad būtų išlaikyti jų laiko tarpsniai;
- (3) Eurokontrolės, Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo funkcijų tinklo valdytojos, paskelbti duomenys rodo, kad oro eismas toliau mažėjo ir 2020 m. birželio mėn. viduryje buvo apie 74 % mažesnis nei tuo pačiu laikotarpiu praėjusiais metais;

- (4) pagal žinomų išankstinių rezervacijų duomenis, Eurokontrolės prognozes ir epidemiologines prognozes neįmanoma numatyti, kada galėtų baigtis COVID-19 krizės nulemtas labai sumažėjusios paklausos laikotarpis. Remiantis naujausiomis Eurokontrolės prognozėmis, 2021 m. vasario mėn. oro eismas sieks maždaug pusę 2020 m. vasario mėn. lygio. Prognozės, apimančios laikotarpį po tos datos, priklauso nuo tam tikrų nežinomų veiksnių, pavyzdžiui, COVID-19 vakcinų prieinamumo. Tokiomis aplinkybėmis oro vežėjai, kuriems nepavyksta savo laiko tarpsnių panaudoti taip, kad būtų įvykdyta Tarybos reglamente (EEB) Nr. 95/93<sup>1</sup> nustatyta laiko tarpsnių naudojimo norma, neturėtų automatiškai prarasti to reglamento 8 straipsnio 2 dalyje ir 10 straipsnio 2 dalyje nustatytos pirmumo teisės į laiko tarpsnių serijas, kuriomis kitu atveju jie galėtų naudotis. Šiuo tikslu šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės;
- (5) tomis taisyklėmis taip pat turėtų būti sprendžiamas galimo neigiamo poveikio oro vežėjų konkurencijai klausimas. Visų pirma būtina užtikrinti, kad oro vežėjams, pasirengusiems teikti paslaugas, būtų leidžiama naudotis nepanaudotais pajėgumais ir kad jie turėtų galimybę ilgainiui tokius laiko tarpsnius išlaikyti. Taip būtų išlaikytos paskatos oro vežėjams panaudoti oro uostų pajėgumus, o tai būtų naudinga vartotojams;

---

<sup>1</sup> 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).

- (6) todėl, laikantis šių principų, būtina ribotam laikotarpiui nustatyti sąlygas, kuriomis oro vežėjai ir toliau turėtų teisę į laiko tarpsnių serijas pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 8 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnio 2 dalį, ir nustatyti reikalavimus atitinkamiems oro vežėjams grąžinti nepanaudotus pajėgumus;
- (7) laikotarpiu, kuriuo COVID-19 krizė daro neigiamą poveikį oro transportui, termino „naujas dalyvis“ apibrėžtis turėtų būti išplėsta siekiant padidinti oro vežėjų, kuriems taikoma ši apibrėžtis, skaičių, tokiu būdu suteikiant galimybę daugiau oro vežėjų pradėti ir plėsti savo veiklą, jei jie to pageidauja. Tačiau būtina apriboti oro vežėjams, kuriems taikoma ta apibrėžtis, taikomas privilegijas, kad jos būtų taikomos tik tikrai naujiems dalyviams, neįtraukiant oro vežėjo, kuris drauge su savo patronuojančiąja bendrove ar savo patronuojamosiomis įmonėmis arba savo patronuojančiosios bendrovės patronuojamosiomis įmonėmis turi daugiau kaip 10 % visų laiko tarpsnių, paskirtų atitinkamą dieną bet kuriame konkrečiame oro uoste, skaičiaus;
- (8) laikotarpiu, kuriuo taikomos palengvintos laiko tarpsnių naudojimo taisyklės, pagal laiko tarpsnių paskirstymo sistemą turėtų būti pripažįstamos oro vežėjų, kurie skrydžius vykde panaudodami laiko tarpsnius, priklausančius serijai, į kurią turi teisę kitas oro vežėjas pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 8 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnio 2 dalį, tačiau perduotus laiko tarpsnių koordinatoriui laikinai perskirstyti, pastangos. Todėl, skirstant tas serijas kitam lygiaverčiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjams, kurie panaudojo bent penkis serijos laiko tarpsnius, turėtų būti teikiama pirmenybė, jeigu oro vežėjas, turintis į juos teisę pagal tuos straipsnius, jų neprašo;

- (9) oro uostuose nustčius konkrečias COVID-19 sanitarines priemones gali sumažėti jų turimi pajėgumai, todėl gali prireikti numatyti specialius COVID-19 koordinavimo parametrus. Tokiais atvejais, siekiant sudaryti sąlygas tinkamai taikyti tokius parametrus, koordinatoriams turėtų būti leidžiama koreguoti oro vežėjams pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 8 straipsnį paskirtų laiko tarpų laiką arba atšaukti tokius laiko tarpusius, skirtus laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, per kurį taikomos konkrečios COVID-19 sanitarinės priemonės;
- (10) siekiant sudaryti palankesnes sąlygas panaudoti oro uostų pajėgumą 2021 m. vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjams turėtų būti leidžiama grąžinti per ilgą laiką susiformavusius laiko tarpusius koordinatoriui prieš prasidedant laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kad juos būtų galima perskirstyti *ad hoc* pagrindu. Oro vežėjai, grąžinantys visas laiko tarpų serijas iki šiuo reglamentu nustatyto termino, turėtų išsaugoti teisę į tas pačias laiko tarpų serijas tame oro uoste 2022 m. vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Atsižvelgiant į kitas šiame reglamente numatytas laiko tarpų taisyklių palengvinimo priemones, oro vežėjams, turintiems daug laiko tarpų oro uoste, turėtų būti leidžiama tokiu būdu grąžinti ne daugiau nei pusę savo laiko tarpų;

(11) nedarant poveikio valstybių narių pareigai laikytis Sąjungos teisės, visų pirma Sutartyse ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008<sup>1</sup> nustatytų taisyklių, dėl galimų valstybių narių ar trečiųjų valstybių valdžios institucijų priimtų priemonių, kuriomis sprendžiama COVID-19 plitimo problema ir ribojama galimybė keliauti pranešus prieš trumpą laiką, kilusių neigiamų pasekmių negalima priskirti oro vežėjams ir jos turėtų būti sušvelnintos, jei tomis priemonėmis daromas didelis poveikis kelionių perspektyvumui ar galimybei keliauti arba atitinkamų maršrutų paklausai. Tai turėtų apimti priemonės, dėl kurių iš dalies arba visiškai uždaroma siena arba oro erdvė arba iš dalies ar visiškai sustabdomi arba sumažinami atitinkamų oro uostų pajėgumai, apribojamas oro transporto įgulų judėjimas ir dėl to atsiranda didelės kliūtys teikti oro susisiekimo paslaugas arba dėl kurių smarkiai sumažėja keleivių galimybės keliauti su bet koku oro vežėju atitinkamu maršrutu, įskaitant kelionių apribojimus, judėjimo apribojimus ar karantino priemones paskirties valstybėje ar regione arba tiesioginės paramos oro susisiekimo veiklai būtinų paslaugų teikimo apribojimus. Švelninimo priemonėmis turėtų būti užtikrinama, kad oro vežėjai nebūtų baudžiami už laiko tarpusnių nepanaudojimą, jei taip įvyksta dėl ribojamųjų priemonių, kurios dar nebuvo paskelbtos tuo metu, kai buvo paskirti laiko tarpniai. Specialus palengvinimas, daromas atsižvelgiant į tokių priemonių įvedimo poveikį, turėtų būti taikomas ribotą laikotarpį ir bet kuriuo atveju ne daugiau kaip du iš eilės einančius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis;

---

<sup>1</sup> 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

- (12) tais laikotarpiais, kai COVID-19 krizė turi didelį poveikį paklausai, oro vežėjai turėtų būti tiek, kiek būtina, atleisti nuo reikalavimų panaudoti laiko tarpsnius, kad jie išsaugotų teisę į tuos laiko tarpsnius kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Taip oro vežėjams būtų suteikta galimybė padidinti paslaugų apimtį, kai tai leis aplinkybės. Šiuo tikslu nustatant mažesnę minimalią panaudojimo normą turėtų būti atsižvelgta į 2021 m. oro eismo prognozę (nuo 2021 m. pradžios), pagal kurią oro eismo lygis siekė 50 % 2019 m. lygio, į su COVID-19 krize susijusį neapibrėžtumą, vartotojų pasitikėjimo susigrąžinimą ir eismo lygio didėjimą;



- (13) siekiant reaguoti į kintantį COVID-19 krizės poveikį ir dėl to kylantį neaiškumą, susijusį su eismo lygio raida laikotarpio viduryje, ir lanksčiai reaguoti, kai tai yra būtina ir pagrįsta, į dėl to kylančius sunkumus oro transporto sektoriuje, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiamas laikotarpis, kuriuo palengvinamas laiko tarpinių naudojimui taisyklės taikymas, ir į tam tikrą intervalą patenkančios minimalaus naudojimo normos procentinės vertės. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros<sup>1</sup> 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;

---

<sup>1</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (14) kad būtų galima laiku atlikti būtinus pasirengimo darbus, oro vežėjai ir koordinatoriai turi žinoti, kokios sąlygos bus taikomos laiko tarpinių naudojimų 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 Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10 straipsnio 3 dalyje;
- (15) tinkamo planavimo tikslais oro uostai, oro uostų paslaugų teikėjai ir oro vežėjai turi turėti informaciją apie turimus pajėgumus. Oro vežėjai turėtų kuo anksčiau ir ne vėliau kaip likus trims savaitėms iki planuojamos jų veiklos datos grąžinti koordinatoriui laiko tarpinius, kurių jie neketina panaudoti, kad jis galėtų juos perskirstyti kitiems oro vežėjams. Jei oro vežėjai pakartotinai ir tyčia nesilaiko to reikalavimo, ar bet kurio kito Reglamente (EEB) Nr. 95/93 reikalavimo, jiems turėtų būti taikomos atitinkamos sankcijos arba lygiavertės priemonės;
- (16) kai koordinatorių įsitikina, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste, jis turėtų nedelsdamas atimti iš atitinkamo oro vežėjo laiko tarpinius ir perkelti juos į fondą, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams;

- (17) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. ribotos trukmės laikotarpiui nustatyti konkrečias taisykles ir palengvinti bendrąsias laiko tarpinių naudojimo taisykles siekiant sušvelninti COVID-19 krizės padarinius oro susisiekimui, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (18) atsižvelgiant į skubą, atsiradusią dėl išskirtinių aplinkybių, kurias sukėlė COVID-19 krizė, 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;
- (19) siekiant sudaryti sąlygas nedelsiant taikyti šiame reglamente nustatytas priemones, šis reglamentas turėtų įsigalioti skubos tvarka kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

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

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas šis punktas:

„ba) 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu „naujas dalyvis“ – tai:

- i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirtas laiko tarpsnis, kaip laiko tarpinių serijos dalis, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste turėtų mažiau negu septynis laiko tarpsnius, arba
- ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirta laiko tarpinių serija reguliariesiems keleiviniams skrydžiams be tarpinių tūpimų tarp dviejų Sąjungos oro uostų, kai tą dieną reguliarieji skrydžiai tarp šių oro uostų atliekami ne daugiau dviejų kitų oro vežėjų ir kai, patenkinus jo prašymą, 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 savo patronuojančiosios bendrovės patronuojamosiomis įmonėmis turi daugiau kaip 10 % visų atitinkamą dieną konkrečiame oro uoste paskirtų laiko tarpinių, nauju dalyviu tame oro uoste nelaikomas;“;

b) papildomas šiuo punktu:

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

2) 7 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Oro vežėjai, savo veiklą vykdančios arba ketinančios vykdyti oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, arba koordinuojamame oro uoste, atitinkamai tvarkaraščių sudarytojui arba koordinatoriui pateikia visą jų prašomą atitinkamą informaciją. Visa atitinkama informacija pateikiama tvarkaraščių sudarytojo arba koordinatoriaus nurodyta forma ir laikantis jų nurodytų terminų. Visų pirma, oro vežėjas, prašydamas paskirti laiko tarpinių, koordinatoriui praneša, ar prašomų laiko tarpinių atžvilgiu jam bus naudingas naujo dalyvio statusas pagal 2 straipsnio b arba ba punktą.“;

3) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„2. Nedarant poveikio 7, 8a ir 9 straipsniams, 10 straipsnio 1 ir 2a dalims ir 14 straipsniui, šio straipsnio 1 dalis netaikoma, jei tenkinamos šios sąlygos:“;

b) įterpiama ši dalis:

„2a. 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu laiko tarpinių serija, kuri pagal šio straipsnio 1 dalį buvo grąžinta į laiko tarpinių fondą laikotarpiu, 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 ta laiko tarpinių serija dar nepaskirta vežėjui, kuriam ta serija iš pradžių priklausė, kitam lygiaverčiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pagal šio straipsnio 2 dalį.

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

c) įterpiama ši dalis:

„6a. Per COVID-19 koordinavimo parametrų taikymo laikotarpį, kad būtų sudarytos sąlygos tinkamai taikyti tokius koordinavimo parametrus, koordinatorius, išklausęs atitinkamą oro vežėją, gali iš dalies pakeisti prašomų arba paskirtų laiko tarpų, kurie patenka į 10a straipsnio 3 dalyje nurodytą laikotarpį, laiką arba juos atšaukti. Šiomis aplinkybėmis koordinatorius atsižvelgia į šio straipsnio 5 dalyje nurodytas papildomas taisykles ir gaires, laikydamasis toje dalyje nustatytų sąlygų.“;

4) 8a straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

- „3. a) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b arba ba punkte, paskirtų laiko tarpinių negalima perkelti du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies b punkte, išskyrus teisėto bankrutavusios įmonės veiklos perėmimo atvejį.
- b) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b punkto ii ir iii papunkčiuose arba 2 straipsnio ba punkto ii papunktyje, paskirtų laiko tarpinių negalima perkelti į kitą maršrutą, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies a punkte, du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, nebent naujajame maršrute naujam dalyviui būtų suteikta tokia pat pirmenybė, kaip ir pirminiame maršrute.
- c) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b ar ba punkte, paskirtais laiko tarpiniais negalima keistis, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies c punkte, du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, nebent tuo siekiama pagerinti tarpinių laiką šiems skrydžiams, palyginti su pirminiais prašytais laiko tarpiniais.“;



5) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„2a. Nepaisant 2 dalies, oro vežėjui laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. kovo 27 d. iki 2022 m. spalio 29 d. suteikiama teisė į tokias pačias laiko tarpsnių serijas, kokios jam skirtos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d., jei oro vežėjas visas laiko tarpsnių serijas grąžino koordinatoriui, kad jas būtų galima perskirstyti, anksčiau nei ... [aštuonios dienos po šio reglamento įsigaliojimo dienos]. Ši dalis taikoma tik toms laiko tarpsnių serijoms, kurios tam pačiam vežėjui buvo paskirtos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2020 m. kovo 29 d. iki 2020 m. spalio 24 d. Laiko tarpsnių, kuriais atitinkamas oro vežėjas gali pasinaudoti pagal šią dalį, skaičius negali viršyti 50 % laiko tarpsnių, kurie tam pačiam oro vežėjui buvo paskirti laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2020 m. kovo 29 d. iki 2020 m. spalio 24 d., nebent oro vežėjui, kuriam per ankstesnę lygiavertį laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atitinkamame oro uoste vidutiniškai skirta mažiau kaip 29 laiko tarpsnių per savaitę.“;

b) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

„i) papildoma šiuo punktu:

- e) valdžios institucijų priemonių, kuriomis siekiama spręsti COVID-19 plitimo problemą, įvedimas 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu maršruto pradžios arba pabaigos oro uoste, kuriame atitinkami laiko tarpniai buvo naudojami arba planuojami naudoti, su sąlyga, kad tos priemonės dar nebuvo paskelbtos tuo metu, kai buvo paskirtos laiko tarpnių serijos, jei tomis priemonėmis daromas didelis poveikis kelionių perspektyvumui, galimybei keliauti arba atitinkamų maršrutų paklausai ir jei tos priemonės lemia bet kurį iš šių veiksmų:
- i) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį siena arba oro erdvė yra visiškai arba iš dalies uždaroma arba iš dalies ar visiškai sustabdomi ar sumažinami atitinkamo oro uosto pajėgumai,
  - ii) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį keleiviams kyla didelių kliūčių keliauti tuo tiesioginiu maršrutu naudojantis bet kurio vežėjo paslaugomis, be kita ko,
    - nustatomi kelionės apribojimai, grindžiami pilietybe arba gyvenamąja vieta, visų rūšių kelionių draudimas, išskyrus būtinąsias keliones, arba skrydžių iš tam tikrų šalių ar geografinių vietovių arba į jas draudimas,

- nustatomi judėjimo apribojimai arba karantino ar izoliavimo priemonės šalyje ar regione, kuriame yra paskirties oro uostas (įskaitant tarpinius punktus),
  - nustatomi būtinųjų tiesioginės paramos oro susisiekimo veiklai paslaugų teikimo apribojimai,
- iii) nustatomi oro transporto įgulų judėjimo apribojimai, dėl kurių iškyla didelių kliūčių teikti oro susisiekimo paslaugas iš oro uostų arba į juos, įskaitant atvejus, kai staiga nustatomas draudimas atvykti arba įgula įstringa nenumatytose vietose dėl karantino priemonių.“;
- ii) papildoma šiomis pastraipomis:

„e punktas taikomas laikotarpiui, kuriuo taikomos tame punkte nurodytos priemonės, ir, neviršijant trečioje, ketvirtoje ir penktoje pastraipose nurodytų ribų, papildomam ne ilgesniam nei šešių savaičių laikotarpiui. Tačiau jei e punkte nurodytos priemonės nustoja būti taikomos 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.

e punktas taikomas tik laiko tarpams, naudojamiems tiems maršrutams, kuriems juos oro vežėjas jau naudojo prieš paskelbiant tame punkte nurodytas priemones.

e punktas nebetaikomas, jei oro vežėjas, naudodamas atitinkamus laiko tarpus, kad pakeistų maršrutą, kuriam valdžios institucijų priemonės nedaro poveikio.

Oro vežėjai gali pagrįsti, kodėl laiko tarpas neišnaudojamas pagal e punktą ne daugiau kaip dviem iš eilės einančiais laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis.“;

c) 6 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Naujiems dalyviams pateikus prašymus, pirmenybė teikiama oro vežėjams, kuriems naujo dalyvio statusas suteikiamas pagal 2 straipsnio b punkto i ir ii papunkčius, 2 straipsnio b punkto i ir iii papunkčius arba 2 straipsnio ba punkto i ir ii papunkčius.“;

6) 10a straipsnis pakeičiamas taip:

*„10a straipsnis*

*Laiko tarpų skirstymas reaguojant į COVID-19 krizę*

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

2. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais koordinatoriai laiko, kad laikotarpiui nuo 2020 m. sausio 23 d. iki vasario 29 d. paskirtus laiko tarpsnius oro vežėjas, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti, panaudojo, kiek tai susiję su oro susisiekimo paslaugų teikimu maršrutais, jungiančiais Sąjungos ir Kinijos Liaudies Respublikos arba Ypatingojo Administracinio Kinijos Liaudies Respublikos Regiono Honkongo oro uostus.
3. Kalbant apie laiko tarpsnius, kurie negražinti koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti, pagal 10 straipsnio 2a dalį, laikotarpiu nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais, jei oro vežėjas koordinatoriui įtikinamai įrodo, kad laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tam tikra tam laikotarpiui paskirta laiko tarpsnių serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo išnaudota ne mažiau kaip 50 %, oro vežėjui suteikiama teisė į tą pačią laiko tarpsnių seriją kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

Šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytu laikotarpiu 10 straipsnio 4 dalyje ir 14 straipsnio 6 dalies a punkte nurodytos procentinės vertės yra 50 %.

4. Kalbant apie laiko tarpusnius, paskirtus datai nuo 2020 m. balandžio 9 d. iki 2021 m. kovo 27 d., 1 dalis taikoma tik jei oro vežėjas atitinkamus nepanaudotus laiko tarpusnius grąžino koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams.
5. 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 patikimiausiais turimais moksliniais duomenimis, nustato, kad ši padėtis susiklostė dėl COVID-19 krizės poveikio, ji pagal 12a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad atitinkamai iš dalies pakeistų šio straipsnio 3 dalyje nustatytą laikotarpį.

Tais atvejais, kai tai būtina siekiant mažinti kintantį COVID-19 krizės poveikį oro eismo lygiui, Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šio straipsnio 3 dalyje nurodytos procentinės vertės keičiamos į vertes, patenkančias į 30–70 % intervalą. Šiuo tikslu Komisija atsižvelgia į pokyčius, įvykusius nuo ... [šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo diena], remdamasi:

- a) Eurokontrolės paskelbtais oro eismo lygio duomenimis ir oro eismo prognozėmis;

- b) oro eismo tendencijų pokyčius laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis, atsižvelgiant į pokyčius, įvykusius nuo COVID-19 krizės pradžios, ir
- c) rodikliais, susijusiais su keleivinio ir krovininio 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, turi būti priimti ne vėliau kaip gruodžio 31 d., o kitam žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, – ne vėliau kaip liepos 31 d.

- 6. Jeigu su užsitęsusiu COVID-19 krizės poveikiu oro transporto sektoriui Sąjungoje susijusiais atvejais yra priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti, pagal šį straipsnį priimtiems deleguotiesiems aktams taikoma 12b straipsnyje numatyta procedūra.
  - 7. 3 dalyje nurodytu laikotarpiu, likus ne mažiau kaip trimis savaitėmis iki veiklos pradžios, oro vežėjai grąžina koordinatoriui laiko tarpsnius, kurių neketina naudoti, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams.“;
- 7) 12a straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:
- „2. 10a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki ... [vieni metai po šio reglamento įsigaliojimo dienos].“;

8) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės nustato ir taiko veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas sankcijas ar lygiavertes priemones oro vežėjams, kurie pakartotinai ir tyčia nesilaiko šio reglamento.“;

b) 6 dalis papildoma šiuo punktu:

„c) 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu, kai koordinadorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste ir nebegali panaudoti jam paskirtų laiko tarpų, jis, išklausęs atitinkamą oro vežėją, atima iš to oro vežėjo tam tikras laiko tarpų serijas likusiai laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, daliai 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*

---