



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

**Briselē, 2021. gada 16. februārī
(OR. en)**

**2020/0358 (COD)
LEX 2060**

**PE-CONS 1/1/21
REV 1**

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

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,
AR KO GROZA PADOMES REGULU (EEK) Nr. 95/93 ATTIECĪBĀ UZ
PAGaidu ATBRĪVOJUMU NO LAIKA NIŠU IZMANTOŠANAS NOTEIKUMIEM
SAVIENĪBAS LIDOSTĀS COVID-19 KRĪZES DĒĻ**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2021/...**

(2021. gada 16. februāris),

**ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz
pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem
Savienības lidostās Covid-19 krīzes 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 atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ 2021. gada 27. janvāra atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).

² Eiropas Parlamenta 2021. gada 11. februāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2021. gada 15. februāra lēmums.

tā kā:

- (1) Covid-19 krīzes dēļ ir strauji samazinājusies gaisa satiksme, un tā iemesls ir ievērojams pieprasījuma kritums un dalībvalstu un trešo valstu tieši pasākumi Covid-19 izplatības ierobežošanai. Aviosabiedrības no šīs situācijas cieš jau kopš 2020. gada 1. marta, un turpmākajos gados tas, visticamāk, turpināsies.
- (2) Minētie apstākļi ir ārpus aviosabiedrību kontroles un tie ir noveduši pie to gaisa pārvadājumu pakalpojumu brīvprātīgas vai obligātas atcelšanas. Jo īpaši, brīvprātīga atcelšana aizsargā aviosabiedrību finansiālo stāvokli un novērš negatīvo ietekmi uz vidi, ko rada tukši vai lielākoties tukši lidojumi, kurus veic tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās laika nišas.
- (3) Eirokontroles, kas ir tīkla pārvaldītājs Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes tīkla funkcijām, publicētie dati liecina, ka 2020. gada jūnija vidū gaisa satiksme bija samazinājusies par aptuveni 74 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

- (4) No zināmā lidojumu rezervāciju apjoma, Eirokontroles prognozēm un epidemioloģiskajām prognozēm nav iespējams paredzēt, kad varētu beigties Covid-19 krīzes izraisītais ievērojami mazākā pieprasījuma laikposms. Saskaņā ar jaunākajām Eirokontroles prognozēm gaisa satiksmes līmenis 2021. gada februārī būs aptuveni puse no 2020. gada februāra līmeņa. Prognozes attiecībā uz laikposmu pēc minētā datuma atkarīgas no vairākiem nezināmiem faktoriem, piemēram, Covid-19 vakcīnu pieejamības. Šādos apstākļos aviosabiedrībām, kas neizmanto savas laika nišas saskaņā ar Padomes Regulā (EEK) Nr. 95/93¹ noteikto laika nišu izmantošanas līmeni, nevajadzētu automātiski zaudēt minētās regulas 8. panta 2. punktā un 10. panta 2. punktā noteikto prioritāti attiecībā uz laika nišu sērijām, kuru tās citādi varētu saglabāt. Šajā nolūkā ar šo regulu būtu jāparedz īpaši noteikumi.
- (5) Vienlaikus ar minētajiem noteikumiem būtu jānovērš iespējamā negatīvā ietekme uz aviosabiedrību konkurenci. Jo īpaši ir jānodrošina, ka aviosabiedrības, kas ir gatavas sniegt pakalpojumus, var lietot neizmantotās jaudas un tām ir izredzes saglabāt šādas laika nišas ilgtermiņā. Tā būtu jāatbalsta aviosabiedrību centieni izmantot lidostu jaudu, kas, savukārt, nāktu par labu patērētājiem.

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.).

- (6) Tādēļ saskaņā ar šiem principiem un uz ierobežotu laikposmu ir jāparedz nosacījumi, atbilstoši kuriem aviosabiedrības saglabā tiesības uz laika nišu sērijām saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, un jānosaka attiecīgajām aviosabiedrībām prasības darīt pieejamu neizmantoto jaudu.
- (7) Laikā, kad gaisa pārvadājumus negatīvi ietekmē Covid-19 krīze, būtu jāpaplašina termina “jaunienācējs” definīcija, lai palielinātu aptverto aviosabiedrību skaitu, tādējādi dodot iespēju vairāk aviosabiedrību izveidot un paplašināt savu darbību, ja tās to vēlas. Tomēr šīs definīcijas sniegtās privilēģijas ir jāierobežo un jāattiecinā tikai uz patiesiem jaunienācējiem, izslēdzot jebkuru aviosabiedrību, kurai kopā ar tās mātesuzņēmumu, saviem meitasuzņēmumiem vai tās mātesuzņēmuma meitasuzņēmumiem pieder vairāk nekā 10 % no kopējā laika nišu skaita, kas attiecīgajā dienā piešķirtas katrā konkrētā lidostā.
- (8) Laikposmā, kad tiek piemēroti atbrīvojumi no laika nišu izmantošanas noteikumiem, šo nišu piešķiršanas sistēmā būtu jāatbalsta to aviosabiedrību centieni, kas ir veikušas lidojumus un izmantojušas laika nišas, kuras ir daļa no sērijas, uz ko ir tiesības citai aviosabiedrībai atbilstoši Regulas (EEK) Nr. 95/93 8. panta 2. punktam un 10. panta 2. punktam, bet kuras laika nišu koordinatoram tikušas darītas pieejamas pagaidu pārdalei. Tādēļ aviosabiedrībām, kas ir izmantojušas kādas sērijas vismaz piecas laika nišas, būtu jāpiešķir prioritāte šīs sērijas piešķiršanā nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā ar noteikumu, ka to nepieprasa aviosabiedrība, kurai uz to saskaņā ar minētajiem pantiem ir tiesības.

- (9) Īpašu Covid-19 sanitāro pasākumu noteikšana lidostās var samazināt pieejamo jaudu, tāpēc var rasties nepieciešamība noteikt īpašus Covid-19 koordinācijas parametrus. Šādās situācijās un lai nodrošinātu minēto parametru pareizu piemērošanu, koordinatoriem vajadzētu ļaut pielāgot to laika nišu grafiku, kas aviosabiedrībām piešķirtas saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 8. pantu, vai atcelt šādas laika nišas sarakstu periodā, kurā piemēro īpašos Covid-19 sanitāros pasākumus.
- (10) Nolūkā atvieglot lidostu jaudas izmantošanu 2021. gada vasaras sarakstu periodā būtu jāļauj aviosabiedrībām pirms sarakstu perioda sākuma atdot atpakaļ koordinatoram vēsturiskās laika nišas, lai tās varētu pārdalīt *ad hoc* kārtībā. Aviosabiedrībām, kas atdod pilnas laika nišu sērijas pirms šajā regulā noteiktā termiņa, būtu jā saglabā tiesības uz tām pašām laika nišu sērijām attiecīgajā lidostā 2022. gada vasaras sarakstu periodā. Ņemot vērā citus šajā regulā paredzētos pasākumus laika nišu noteikumu atvieglošanai, aviosabiedrībām ar lielu laika nišu skaitu lidostā būtu jāļauj šādā veidā atdot ne vairāk kā pusi no savām laika nišām.

- (11) Neskarot dalībvalstu pienākumu ievērot Savienības tiesību aktus, jo īpaši noteikumus, kas paredzēti Līgumos un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008¹, aviosabiedrības nevar vainot par negatīvajām sekām, ko radītu dalībvalstu vai trešo valstu iestāžu pieņemti tādi iespējami pasākumi Covid-19 izplatības novēršanai un ceļošanas iespēju ierobežošanai, par kuriem paziņots ļoti īsu laiku iepriekš un šādas negatīvās sekas aviosabiedrībām būtu jāmazina, ja minētie pasākumi būtiski ietekmē ceļošanas izredzes, tās iespējamību vai pieprasījumu attiecīgajos maršrutos. Tam būtu jāietver pasākumi, kas izraisa robežas vai gaisa telpas daļēju vai pilnīgu slēgšanu vai attiecīgo lidostu daļēju vai pilnīgu slēgšanu vai jaudas samazināšanu, aviosabiedrību apkalpes pārvietošanās ierobežojumus, kuri ievērojami kavē gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, vai arī rada nopietnus šķēršļus pasažieru spējai veikt lidojumus ar jebkuru aviosabiedrību attiecīgajā maršrutā, tostarp ceļošanas ierobežojumus, pārvietošanās ierobežojumus vai karantīnas pasākumus galamērķa valstī vai reģionā, vai ierobežojumus tādu pakalpojumu pieejamībai, kuri ir būtiski gaisa pārvadājumu darbību tiešam atbalstam. Atvieglojumiem būtu jānodrošina, ka aviosabiedrības netiek sodītas par laika nišu neizmantošanu, ja šāda neizpilde izriet no šādiem ierobežojošiem pasākumiem, kas vēl nebija publiskoti laika nišu piešķiršanas laikā. Īpašs atbrīvojums no šādu pasākumu ieviešanas sekām būtu jāierobežo uz noteiktu laiku, un tam nekādā gadījumā nevajadzētu pārsniegt divus secīgus sarakstu periodus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

- (12) Periodos, kad pieprasījumu būtiski ietekmē Covid-19 krīze, aviosabiedrības būtu pietiekami lielā mērā jāatbrīvo no prasībām izmantot laika nišas, lai saglabātu tiesības uz šīm laika nišām arī nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā. Tam vajadzētu dot aviosabiedrībām iespēju palielināt pakalpojumu apjomu, kad apstākļi to ļauj. Šajā nolūkā nosakot zemāko minimālo izmantošanas apjomu, būtu jāņem vērā 2021. gada sākuma gaisa satiksmes prognozes 2021. gadam, kas bija 50 % no 2019. gada satiksmes līmeņa, nenoteiktība saistībā ar Covid-19 krīzi un patērētāju uzticības un satiksmes līmeņa atjaunošanās.

- (13) Lai reaģētu uz Covid-19 krīzes mainīgo ietekmi un no tās izrietošo nenoteiktību attiecībā uz satiksmes līmeņu pieaugumu vidējā termiņā, kā arī, ja tas ir pilnīgi nepieciešams un pamatoti, elastīgi reaģētu uz problēmām, ar kurām tādēļ saskaras gaisa pārvadājumu nozare, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz atbrīvojuma no laika nišu izmantošanas noteikumiem piemērošanas laikposma maiņu un attiecībā uz minimālā izmantošanas apjoma procentuālajām vērtībām noteiktā diapazonā. 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 procesu¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu 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.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (14) Aviosabiedrībām un koordinatoriem ir jābūt informētiem par nosacījumiem, kas piemērojami laika nišu izmantošanai konkrētā sarakstu periodā, lai laikus varētu veikt vajadzīgos sagatavošanās darbus. Komisijai tāpēc būtu jācenšas pieņemt deleģētos aktus pēc iespējas ātrāk un šādi akti katrā ziņā būtu jāpieņem pirms laika nišu atdošanas termiņa, kas noteikts Regulas (EEK) Nr. 95/93 10. panta 3. punktā.
- (15) Lidostām, lidostas pakalpojumu sniedzējiem un aviosabiedrībām ir jābūt informētiem par pieejamo jaudu, lai varētu veikt pienācīgu plānošanu. Aviosabiedrībām pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā trīs nedēļas pirms plānotā darbības datuma būtu jādara koordinatoram iespējamai pārdalei pieejamas tās laika nišas, kuru izmantošana nav paredzēta. Ja aviosabiedrības atkārtoti un tīši nepilda minēto prasību vai jebkuru citu Regulas (EEK) Nr. 95/93 prasību, tām jāpiemēro atbilstīgi sodi vai līdzvērtīgi pasākumi.
- (16) Ja koordinators ir pārliecinājies, ka aviosabiedrība ir pārtraukusi darbību lidostā, tam būtu nekavējoties jāatsauc laika nišas no attiecīgās aviosabiedrības un tās jāievieto kopējā fondā pārdalīšanai citām aviosabiedrībām.

- (17) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, uz ierobežotu laikposmu ieviest īpašus noteikumus un paredzēt atbrīvojumu no vispārējiem laika nišu izmantošanas noteikumiem nolūkā mazināt Covid-19 krīzes ietekmi uz gaisa satiksmi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ierosinātās darbības mēroga un iedarbības dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (18) Ņemot vērā steidzamību, ko radījuši ar Covid-19 krīzi saistītie ārkārtējie apstākļi, tiek uzskatīts par lietderīgu 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.
- (19) Lai būtu iespējams nekavējoties piemērot šajā regulā paredzētos pasākumus, steidzamības kārtā šai regulai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EEK) Nr. 95/93 groza šādi:

1) regulas 2. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu apakšpunktu:

“ba) laikposmā, kas minēts 10.a panta 3. punktā, “jaunienācējs” ir:

- i) aviosabiedrība, kura kā daļu no laika nišu sērijas pieprasa laika nišu lidostā jebkurā dienā, ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma apstiprināšanas tai kopumā šajā lidostā šajā dienā būtu piešķirts mazāk par septiņām laika nišām; vai
- ii) aviosabiedrība, kura pieprasa laika nišu sēriju tiešiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp divām Savienības lidostām, ja iepriekš minētos tiešos regulāros pārvadājumus starp minētajām lidostām šajā dienā veic ne vairāk kā divas citas aviosabiedrības un ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma apstiprināšanas tai šajā lidostā šajā dienā šiem tiešajiem 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 minētajā lidostā.”;

b) pievieno šādu apakšpunktu:

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

2) regulas 7. panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“1. Aviosabiedrības, kas darbojas vai plāno darboties sarakstu koordinētā lidostā vai koordinētā lidostā, iesniedz attiecīgi sarakstu koordinatoram vai koordinatoram visu viņu pieprasīto būtisko informāciju. Visu būtisko informāciju sniedz veidā un termiņā, kuru norādījis sarakstu koordinators vai koordinators. Aviosabiedrība, pieprasot piešķirt laika nišas, koordinatoru jo īpaši informē par to, vai šī aviosabiedrība varētu gūt labumu no jaunienācēja statusa atbilstīgi 2. panta b) vai ba) punktam attiecībā uz pieprasītajām laika nišām.”;

3) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“2. Neskarot 7., 8.a un 9. pantu, 10. panta 1. un 2.a punktu un 14. pantu, šā panta 1. punktu nepiemēro, ja ir ievēroti šādi nosacījumi.”;

b) iekļauj šādu punktu:

“2.a Laikposmā, kas minēts 10.a panta 3. punktā, laika nišu sēriju, kas tiek nodota atpakaļ laika nišu kopējā fondā saskaņā ar šā 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 vien laika nišu sērija jau nav piešķirta aviosabiedrībai, kam sākotnēji ir tiesības uz šo sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā saskaņā ar šā panta 2. punktu.

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

c) iekļauj šādu 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 3. punktā, vai atcelt tās pēc attiecīgās aviosabiedrības uzklauššanas. Šajā saistībā koordinators ņem vērā šā panta 5. punktā minētos papildu noteikumus un pamatnostādnes saskaņā ar tajā izklāstītajiem nosacījumiem.”;

4) regulas 8.a panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

- “3. a) Laika nišas, kas piešķirtas 2. panta b) vai ba) punktā definētam jaunienācējam, nedrīkst nodot šā panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktajā veidā divu līdzvērtīgu sarakstu periodu laikā, izņemot gadījumus, kad notiek bankrotējuša uzņēmuma darbību likumīga pārņemšana;
- b) laika nišas, kas piešķirtas 2. panta b) punkta ii) un iii) apakšpunktā vai 2. panta ba) punkta ii) apakšpunktā definētam jaunienācējam, nedrīkst pārcelt uz citu maršrutu, kā paredzēts šā panta 1. punkta a) apakšpunktā, divu līdzvērtīgu sarakstu periodu laikā, ja vien jaunienācējam jaunajā maršrutā netiktu piešķirta tā pati priekšrocība, kāda tam bija sākotnējā maršrutā;
- c) laika nišas, kas piešķirtas 2. panta b) vai ba) punktā definētam jaunienācējam, nedrīkst apmainīt, kā paredzēts šā panta 1. punkta c) apakšpunktā, divu līdzvērtīgu sarakstu periodu laikā, izņemot gadījumus, kad tas ir vajadzīgs šo pakalpojumu laika nišu secības uzlabošanai saistībā ar sākotnēji pieprasīto secību.”;

5) regulas 10. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

“2.a Neatkarīgi no 2. punkta, laika nišu sērija, kas piešķirta sarakstu periodam no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim, dod aviosabiedrībai tiesības uz to pašu laika nišu sēriju sarakstu periodā no 2022. gada 27. marta līdz 2022. gada 29. oktobrim, ja aviosabiedrība pilnu laika nišu sēriju ir darījusi pieejamu koordinatoram pārdalei pirms ... [astoņas dienas pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas]. Šo punktu piemēro tikai laika nišu sērijām, kas tai pašai aviosabiedrībai piešķirtas sarakstu periodā no 2020. gada 29. marta līdz 2020. gada 24. oktobrim. Laika nišu skaitu, ko attiecīgā aviosabiedrība var izmantot saskaņā ar šo punktu, ierobežo līdz 50 % no laika nišu skaita, kas tai pašai aviosabiedrībai piešķirtas sarakstu periodā no 2020. gada 29. marta līdz 2020. gada 24. oktobrim, izņemot aviosabiedrību, kurai iepriekšējā līdzvērtīgajā sarakstu periodā attiecīgajā lidostā vidēji ir piešķirtas mazāk nekā 29 laika nišas nedēļā.”;

b) panta 4. punktu groza šādi:

i) pievieno šādu apakšpunktu:

“e) ar Regulas 10.a panta 3. punktā minētajā laikposmā valstu iestāžu ieviestiem pasākumiem, kuru mērķis ir novērst Covid-19 izplatīšanos tāda maršruta vienā galā, kuram attiecīgās laika nišas tika izmantotas vai plānots izmantot, ar nosacījumu, ka pasākumi laika nišu sērijas piešķiršanas laikā nebija publiskoti, ka minētie pasākumi būtiski ietekmē ceļošanas izredzes, tās iespējamību vai pieprasījumu attiecīgajos maršrutos un ka tiem ir kāds no šiem rezultātiem:

i) daļēja vai pilnīga robežas vai gaisa telpas slēgšana vai daļēja vai pilnīga lidostas slēgšana vai tās jaudas samazināšana uz lielu daļu attiecīgā sarakstu perioda,

ii) nopietni šķēršļi pasažieru iespējai ceļot ar jebkuru aviosabiedrību šajā tiešajā maršrutā attiecīgā sarakstu perioda lielā daļā, tostarp:

– ceļošanas ierobežojumi valstspiederības vai dzīvesvietas dēļ, aizliegums ceļot visiem, izņemot būtiskus ceļojumus, vai aizliegums veikt lidojumus no vai uz konkrētām valstīm vai ģeogrāfiskiem apgabaliem,

- pārvietošanās ierobežojumi vai karantīnas vai izolācijas pasākumi valstī vai reģionā, kurā atrodas galamērķa lidosta (tostarp pārsēšanās vietās),
 - ierobežojumi tādu pakalpojumu pieejamībai, kas ir būtiski gaisa pārvadājumu darbību tiešam atbalstam;
- iii) aviosabiedrības apkalpju pārvietošanās ierobežojumi ievērojami kavē gaisa pārvadājumu darbību no apkalpojamām lidostām vai uz tām, tostarp pēkšņi ieceļošanas aizliegumi vai apkalpes aizkavēšana neparedzētās vietās karantīnas pasākumu dēļ.";
- ii) pievieno šādas daļas:

“Pirmās daļas e) apakšpunktu piemēro laikposmā, kurā piemēro tajā minētos pasākumus, un vēl līdz sešām nedēļām, ievērojot trešajā, ceturtajā un piektajā daļā minētos ierobežojumus. Tomēr, ja e) apakšpunktā minētos pasākumus 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 aviosabiedrība jau izmanto maršrutos pirms minētajā apakšpunktā paredzēto pasākumu publiskošanas.

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

Aviosabiedrības var pamatot laika nišas neizmantošanu saskaņā ar e) apakšpunktu ne ilgāk kā divus secīgus sarakstu periodus.”;

c) panta 6. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Starp jaunienācēju pieprasījumiem priekšroka ir dodama tām aviosabiedrībām, kam ir tiesības uz jaunienācēja statusu saskaņā ar 2. panta b) punkta i) un ii) apakšpunktu, 2. panta b) punkta i) un iii) apakšpunktu vai 2. panta ba) punkta i) un ii) apakšpunktu.”;

6) regulas 10.a pantu aizstāj ar šādu:

“10.a pants

Laika nišu piešķiršana, reaģējot uz Covid-19 krīzi

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.

2. Piemērojot 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, koordinatori uzskata, ka laika nišas, kas piešķirtas laikposmam no 2020. gada 23. janvāra līdz 2020. gada 29. februārim, ir lietojušas tās aviosabiedrības, kurām tās sākotnēji tika piešķirtas, attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem starp lidostām Savienībā un lidostām vai nu Ķīnas Tautas Republikā, vai Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabalā.
3. Attiecībā uz laika nišām, kuras koordinatoram netika darītas pieejamas pārdalei saskaņā ar 10. panta 2.a punktu laikposmā 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 50 % no laika sarakstu periodā, kuram tā ir piešķirta, aviosabiedrībai ir tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā.

Attiecībā uz šā punkta pirmajā daļā minēto laikposmu 10. panta 4. punktā un 14. panta 6. punkta a) apakšpunktā minētā procentuālā vērtība ir 50 %.

4. 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.
5. 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 turpinās un ka, pamatojoties uz Eirokontroles satiksmes prognozēm, tas, visticamāk, saglabāsies, turklāt, pamatojoties uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem, konstatē arī, ka attiecīgā situācija radusies Covid-19 krīzes ietekmes rezultātā, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar šā panta 12.a pantu, lai attiecīgi grozītu šā panta 3. punktā noteikto laikposmu.

Ja tas ir pilnīgi nepieciešams reaģēšanai uz Covid-19 krīzes mainīgo ietekmi uz gaisa satiksmes līmeņiem, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12.a pantu, lai grozītu šā panta 3. punktā minētās procentuālās vērtības diapazonā no 30 % līdz 70 %. Šajā nolūkā Komisija ņem vērā izmaiņas, kas notikušas kopš ... [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena], pamatojoties uz šādiem elementiem:

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

- b) gaisa satiksmes tendenču attīstību sarakstu periodos, ņemot vērā izmaiņas, kas novērotas kopš Covid-19 krīzes 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 31. decembrī attiecībā uz nākamo vasaras sarakstu periodu un ne vēlāk kā 31. jūlijā attiecībā uz nākamo ziemas sarakstu periodu.

- 6. Ja tas nepieciešams nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ, gadījumā, ja Covid-19 krīzes ietekme uz gaisa pārvadājumu nozari Savienībā ir ilgstoša, 12.b pantā paredzēto procedūru piemēro deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar šo pantu.
- 7. Panta 3. punktā minētajā laikposmā aviosabiedrības dara koordinātoram pieejamas pārdaļei citām aviosabiedrībām laika nišas, ko tās neplāno izmantot, darot to ne vēlāk kā trīs nedēļas pirms paredzētās izmantošanas dienas.”;

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

- “2. Šīs regulas 10.a pantā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz ... [viens gads pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].”;

8) regulas 14. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Dalībvalstis nosaka un piemēro iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus vai līdzvērtīgus pasākumus tām aviosabiedrībām, kuras atkārtoti un tīši nepilda šīs regulas prasības.”;

b) panta 6. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“c) Ja koordinators, pamatojoties uz tā rīcībā esošo informāciju, 10.a panta 3. punktā minētajā laikposmā konstatē, ka aviosabiedrība ir pārtraukusi darbību lidostā un vairs nespēj izmantot tai piešķirtās laika nišas, tad tas pēc tam, kad ir uzklaušījis attiecīgo aviosabiedrību, atsauc attiecīgo laika nišu sērijas no minētās aviosabiedrības 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