



## EUROPOS SAJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

Briuselis, 2022 m. spalio 12 d.  
(OR. en)

2022/0214 (COD)

PE-CONS 47/22

AVIATION 213  
COVID-19 144  
CORLX 763  
COEST 630  
CODEC 1251

### 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 taisyklių laikinu sušvelninimu Sąjungos oro uostuose dėl epidemiologinės situacijos arba karinės agresijos

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS  
REGLAMENTAS (ES) 2022/...**

... m. ... d.

**kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93,  
kiek tai susiję su laiko tarpinių naudojimo taisyklių laikinu sušvelninimu  
Sąjungos oro uostuose dėl epidemiologinės situacijos arba karinės agresijos**

**(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> 2022 m. rugsėjo 22 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>2</sup> 2022 m. spalio 6 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir ... m. ... d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93<sup>1</sup> nuo COVID-19 krizės pradžios buvo iš dalies keičiamas keletą kartų, nes tame reglamente nustatytas reikalavimas panaudoti bent 80 % laiko tarpinių serijų norint išlaikyti teisę į tas pačias laiko tarpinių serijas kitą atitinkamą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tapo netinkamas oro vežėjams, atsižvelgiant į labai sumažėjusį oro eismo lygį;
- (2) iš Eurokontrolės, kuri yra Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo funkcijų tinklo valdytoja, paskelbtų duomenų matyti, kad prasidėjus 2022 m. vasaros laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro eismas labai atsigavo, o pagal bazinę prognozę numatoma, kad prasidėjus 2022–2023 m. žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro eismas sieks maždaug 90 % 2019 m. lygio. Atsižvelgiant į tuos duomenis yra pateisinama grįžti prie reikalavimo dėl 80 % laiko tarpinių naudojimo kaip bendrosios taisyklės 2023 m. vasaros laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kartu jį papildant konkrečiu laiko tarpinių naudojimo sušvelninimu, kai laiko tarpiniai nepanaudojami pagrįstai;
- (3) vis dėlto dėl COVID-19 krizės padėtis aviacijos sektoriuje tebėra labai neapibrėžta. Gali atsirasti naujų COVID-19 atmainų, kaip tai atsitiko 2021 m. pabaigoje, ir jos gali sukelti staigių tiek nacionalinių institucijų, tiek vartotojų reakcijų, kurios savo ruožtu gali neigiamai paveikti oro eismą. Be to, kai kurioms tolimųjų skrydžių rinkoms tebedaro poveikį sanitarijos priemonės, kurios labai trukdo oro eismui;

---

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

- (4) Rusijos agresijos karas prieš Ukrainą taip pat daro poveikį oro eismui ir oro vežėjų galimybėms panaudoti savo laiko tarpsnius, nes Sąjungos oro vežėjams neleidžiama įskristi į Baltarusijos, Rusijos ir Ukrainos oro erdvę;
- (5) nuo oro vežėjų nepriklauso valstybių nustatyti kelionių apribojimai dėl sanitarinių priežasčių ir negalėjimas įskristi į oro erdvę tose vietose, kurios virto karo zona. Šios aplinkybės gali lemti tai, kad jie savanoriškai nutrauks savo oro transporto paslaugų teikimą arba pakoreguos tvarkaraščius, arba bus priversti tai padaryti. Visų pirma, savanoriškai nutraukiant paslaugų teikimą apsaugomas oro vežėjų finansinis patikimumas ir kartu išvengiama neigiamo poveikio aplinkai, daromo vykdant skrydžius vien tam, kad būtų išlaikyti laiko tarpsniai;
- (6) tokiomis aplinkybėmis tie oro vežėjai, kurie neišnaudoja savo laiko tarpsnių taip, kad būtų įvykdyta Reglamente (EEB) Nr. 95/93 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 reglamentu turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės šiam tikslui pasiekti;
- (7) taip pat svarbu priminti Reglamente (EEB) Nr. 95/93 nustatytus tikslus, kurie yra konkrečiai skirti užtikrinti efektyvų oro uostų pajėgumų panaudojimą ir sąžiningas galimybes visiems oro vežėjams naudotis ribotais oro uostų pajėgumais, taip skatinant konkurenciją. Įprastų laiko tarpsnių naudojimo reikalavimų koregavimas taikant mažesnę naudojimo normą arba išplečiant pagrįsto laiko tarpsnių nenaudojimo išimtis turėtų būti taikomas išimtinai tik tais atvejais, kai būtina sušvelninti laiko tarpsnių naudojimo taisyklę, ir tai neturėtų suteikti nesąžiningo konkurencinio pranašumo vežėjams, turintiems anksčiau paskirtus laiko tarpsnius;

- (8) 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 oro vežėjų paskatos naudotis oro uostų pajėgumais, o tai savo ruožtu būtų naudinga vartotojams susisiekimu požiūriu;
- (9) todėl, laikantis tų 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. Šis laikotarpis turėtų trukti nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., atsižvelgiant į Eurokontrolės pateiktą atsigavimo prognozę;
- (10) tuo laikotarpiu sąvokos „naujas dalyvis“ apibrėžtis turėtų išlikti plati, kad apimtų didesnę vežėjų skaičių, taip suteikiant daugiau oro vežėjų galimybę pradėti ir plėsti savo veiklą;
- (11) nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d. pagal laiko tarpsnių paskirstymo sistemą turėtų būti toliau pripažįstamos oro vežėjų, kurie skrydžius vykdė naudodami laiko tarpsnius, priklausančius serijai, į kurią kitas oro vežėjas turi teisę 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 kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjams, kurie panaudojo bent penkis serijos laiko tarpsnius, turėtų būti teikiama pirmenybė, atsižvelgiant į turimus oro uosto pajėgumus;

- (12) siekiant atsižvelgti į Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą poveikį ir padėti atkurti susisiekimą tarp Sąjungos ir Ukrainos, būtina pratęsti laikotarpį, kurio metu vežėjai gali remtis Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10 straipsnio 4 dalies a punkte nurodyta priežastimi, kad pagrįstų nepanaudotas laiko tarpsnių serijas maršrutuose tarp Sąjungos ir Ukrainos;
- (13) 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, oro vežėjų negalima kaltinti dėl neigiamų pasekmių keleivių galimybėms keliauti, kurias sukelia galimi valstybių narių ar trečiųjų valstybių valdžios institucijų nustatyti apribojimai, kuriais reaguojama į epidemiologines situacijas, gaivalines nelaimes ar politinius neramumus, pavyzdžiui, maištus, riaušes ar sunkius viešosios tvarkos pažeidimus, ir tos pasekmės turėtų būti mažinamos, jei tomis priemonėmis daromas didelis poveikis kelionių perspektyvumui ar galimybei keliauti arba atitinkamų maršrutų paklausai. Poveikio mažinimo priemonėmis turėtų būti užtikrinama, kad oro vežėjai nepatirtų neigiamų pasekmių už laiko tarpsnių nepanaudojimą, jei taip įvyksta dėl tokių apribojimų;

---

<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).

- (14) norint sumažinti konkurencijos iškraipymo riziką ir užtikrinti efektyvų oro uostų pajėgumų panaudojimą, konkretus sušvelninimas, susijęs su minėtų apribojimų nustatymo poveikiu, turėtų būti taikomas ribotą laiką ir ribotu mastu taip užtikrinant, kad poveikio mažinimo priemonių poveikis apimtų tik laikotarpį, kuriuo jos buvo pagrįstos. Laiko tarpniai, kuriems taikomos tokios apribojimų poveikio mažinimo priemonės, turėtų būti laikomi panaudotais Reglamento (EEB) Nr. 95/93 tikslais;
- (15) būtina patikslinti, kad nuostatos dėl pagrįsto laiko tarpinių nenaudojimo išimčių netaikomos oro vežėjams, kuriems taikomos ribojamosios priemonės, priimtose pagal Europos Sąjungos sutarties (toliau – ES sutartis) 29 straipsnį arba Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 215 straipsnį, arba oro vežėjams, išvardytiems Komisijos reglamento (EB) Nr. 474/2006<sup>1</sup> A ir B prieduose, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje. Siekiant užtikrinti veiksmingą tų priemonių taikymą, nuostatų dėl pagrįsto laiko tarpinių nenaudojimo išimčių taip pat neturėtų būti galima taikyti oro vežėjams, kuriems jau taikomos tokios ribojamosios priemonės, galiojančios šio reglamento įsigaliojimo dieną;
- (16) siekiant užtikrinti vienodą Reglamento (EEB) Nr. 95/93 įgyvendinimą visoje Sąjungoje, turėtų būti stiprinamas koordinatorių bendradarbiavimas;

---

<sup>1</sup> 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).

- (17) koordinatoriai turėtų keistis geriausios Reglamento (EEB) Nr. 95/93 įgyvendinimo praktikos pavyzdžiais, be kita ko, per Europos oro uostų koordinatorių asociaciją (EUACA). EUACA raginama toliau teikti gaires, kad būtų užtikrintas suderintas Sąjungos taisyklių, visų pirma susijusių su nuostata dėl apribojimų sušvelninimo, įgyvendinimas. Be to, tai, ar sušvelninimas taikomas, ar ne, yra svarbi informacija oro vežėjams planuojant tvarkaraščius. Todėl būtina užtikrinti koordinatorių teikiamos informacijos skaidrumą;
- (18) nors apribojimų sušvelninimo priemonės turėtų būti aiškinamos griežtai, nes jos yra įprasto laiko tarpinių naudojimo reikalavimų išimtis, tam tikrais atvejais turėtų būti galima reikalauti bendrų visų koordinatorių veiksmų, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos visoje Sąjungoje. Tam tikromis sąlygomis ir remdamiesi vieningu sprendimu koordinatoriai turėtų galėti taikyti tą nuostatą visiems laiko tarpiniams, turimiems koordinuojamuose oro uostuose;
- (19) 2022–2023 m. žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro eismo prognozių patikimumą mažina netikrumas dėl įvairių krizių raidos, visų pirma padėties Ukrainoje ir COVID-19 krizės. Todėl oro vežėjai turėtų būti tiek, kiek tai yra būtina, atleisti nuo reikalavimų panaudoti laiko tarpsnius, kad išlaikytų teisę į tuos pačius laiko tarpsnius kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Taip oro vežėjams būtų sudarytos sąlygos, kai leidžia aplinkybės, teikti daugiau paslaugų, siekiant nuo 2023 m. vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, taikyti įprastas laiko tarpinių naudojimo taisykles, atsižvelgiant į tuos Komisijos konkrečiomis aplinkybėmis padarytus pritaikymus, kuriais reaguojama į tam tikrus oro transporto sektoriaus iššūkius;



(20) siekiant reaguoti į kintantį COVID-19 krizės ar kitų epidemiologinių situacijų poveikį, taip pat tiesioginį niokojantį Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą poveikį oro eismui, ir remti susisiekimą su Ukraina bei lanksčiai reaguoti, kai tai yra būtina ir pagrįsta, į dėl to kylančius sunkumus oro transporto sektoriuje, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus dėl į tam tikrą intervalą patenkančios minimalaus naudojimo normos procentinių verčių pakeitimo bet kuriuo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., atsižvelgiant į Eurokontrolės pateiktą atsigavimo prognozę ir dėl į tam tikrą intervalą patenkančio minimalaus naudojimo normos procentinių verčių pakeitimą maršrutuose tarp Sąjungos ir Ukrainos bet kuriuo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d.. 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.

- (21) tinkamo planavimo tikslais oro uostai, oro uostų paslaugų teikėjai ir oro vežėjai turi turėti informaciją apie turimus pajėgumus. Oro vežėjai kuo anksčiau ir ne vėliau kaip likus trims savaitėms iki planuojamos jų veiklos pradžios datos turėtų ir toliau grąžinti koordinatoriui laiko tarpsnius, kurių jie neketina panaudoti, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams. Jei oro vežėjai pakartotinai nesilaiko to reikalavimo, jiems neturėtų būti taikoma sumažinta laiko tarpsnių naudojimo norma;
- (22) jei koordinatorius įsitikina, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste, jis turėtų atšaukti atitinkamo oro vežėjo laiko tarpsnius ir perkelti juos į fondą, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams;
- (23) gali atsitikti taip, kad dėl draudimo oro vežėjams patekti į Sąjungos oro erdvę taikant pagal ES sutarties 29 straipsnį arba SESV 215 straipsnį priimtas ribojamąsias priemones arba pagal Reglamentą (EB) Nr. 474/2006 nustatytą draudimą vykdyti veiklą Sąjungos oro uostuose bus nepagrįstai blokuojami laiko tarpsniai. Nors anksčiau naudoti tokių oro vežėjų laiko tarpsniai einant laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis gali būti perskirstyti *ad hoc* pagrindu, tai nėra pakankama paskata laiko tarpsnius naudoti efektyviai, kad ilginiui oro transporto bendrovės vartotojų labai galėtų padidinti konkurenciją ir susisiekimą. Todėl atitinkamų oro vežėjų laiko tarpsniai turėtų būti nedelsiant atšaukti;

- (24) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. ribotos trukmės laikotarpiui nustatyti konkrečias taisykles ir sušvelninti bendrąsias laiko tarpų naudojimo taisykles siekiant sumažinti epidemiologinės krizės ir Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą pasekmes oro susisiekimui, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi 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;
- (25) atsižvelgiant į skubą, atsiradusią dėl išskirtinių aplinkybių, susijusių su COVID-19 krize ir Rusijos agresijos karu prieš Ukrainą, manoma, kad būtų tikslinga taikyti aštuonių savaičių laikotarpio išimtį, nustatytą prie Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pridėto Protokolo Nr. 1 dėl nacionalinių parlamentų vaidmens Sąjungoje 4 straipsnyje;
- (26) 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:

*I straipsnis*

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

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) ba punkto įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„laikotarpiu nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d. naujas dalyvis – tai:“;

b) f punkto i papunktis pakeičiamas taip:

„oro vežėjas – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją ar jai lygiavertį dokumentą, išduotą ne vėliau kaip sausio 31 d. kitam vasaros laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, arba ne vėliau kaip rugpjūčio 31 d. kitam žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis; 4, 8, 8a, 10 ir 10a straipsnių tikslais oro vežėjo apibrėžtis taip pat apima verslo aviacijos operatorius, kai jie vykdo veiklą pagal tvarkaraštį; 7 ir 14 straipsnių tikslais oro vežėjo apibrėžtis taip pat apima visus civilinių orlaivių operatorius;“;

2) 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 daliai ir 14 straipsniui, šio straipsnio 1 dalis netaikoma, jei tenkinamos šios sąlygos:“;

b) 2a dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2a. Laikotarpiu nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., atsižvelgiant į turimus oro uosto pajėgumus, laiko tarpinių serija, kuri pagal šio straipsnio 1 dalį buvo grąžinta 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.“;

c) 6a dalis pakeičiama taip:

„6a. Per COVID-19 koordinavimo parametrų taikymo laikotarpį, kad būtų sudarytos sąlygos tinkamai taikyti tokius koordinavimo parametrus, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, gali iš dalies pakeisti prašomų arba paskirtų laiko tarpusnių, kurie patenka į laikotarpį nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., laiką arba juos atšaukti. Šiomis aplinkybėmis koordinatorius atsižvelgia į 5 dalyje nurodytas papildomas taisykles ir gaires, laikydamasis toje dalyje nustatytų sąlygų.“;

3) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2a dalis išbraukiama;

b) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

i) pirma pastraipa iš dalies keičiama taip:

– d punktas pakeičiamas taip:

„d) teismo proceso dėl šio reglamento 9 straipsnio taikymo maršrutams, kai pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį nustatyta pareiga teikti viešąsias paslaugas ir dėl to tokių maršrutų naudojimas laikinai sustabdytas.“;

– e punktas išbraukiamas;

- ii) antra, trečia, ketvirta ir penkta pastraipos išbraukiamos;
- iii) pridedama ši pastraipa:

„Kai Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą poveikis ir ypatingos svarbos infrastruktūros objektų sunaikinimas turi įtakos galimybei teikti oro susisiekimo paslaugas ir oro susisiekimo paslaugų paklausai, koordinatoriai taiko pirmos pastraipos a punktą maršrutams tarp Sąjungos ir Ukrainos oro erdvės arba oro uostų uždarymo laikotarpiu, priklausomai nuo to, kas įvyks vėliau, ir papildomu 16 savaitių laikotarpiu. Koordinatorius praneša Komisijai 16 savaitių laikotarpio pradžios ir pabaigos datas.“;

- c) įterpiamos šios dalys:

„4a. Be to, laikotarpiu nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d. laiko tarpsnio nepanaudojimas taip pat gali būti pateisinamas valdžios institucijų nustatytais apribojimais, kuriais siekiama reaguoti į bet kokią rimtą epidemiologinę situaciją, gaivalinę nelaimę ar politinius neramumus maršruto, kuriame atitinkamas laiko tarpsnis buvo naudojamas arba planuojamas naudoti, pradžioje arba pabaigoje, jeigu tie apribojimai daro didelį poveikį galimybei keliauti arba kelionių paklausai ir jei tie apribojimai atitinkamuose maršrutuose sukelia bet kurią iš šių pasekmių:

- a) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį siena, oro uostas ar oro erdvė yra visiškai arba iš dalies uždaromi;

- b) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį keleiviams kyla didelių kliūčių keliauti tuo tiesioginiu maršrutu naudojantis bet kurio vežėjo paslaugomis, pavyzdžiui, kai kliūtis yra susijusi su bet kuria iš šių priežasčių:
- nustatomi kelionės apribojimai, susiję su 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), išskyrus atvejus, kai karantino galima išvengti turint neigiamą testo rezultatą, persirgimo įrodymą arba Sąjungos pripažįstamą skiepijimo įrodymą,
  - nustatomi būtinųjų tiesioginės paramos oro susisieki mo veiklai paslaugų teikimo apribojimai, įskaitant apgyvendinimo ir viešųjų paslaugų, taip pat transporto paslaugų teikimo nutraukimą, dėl kurių labai sumažėja paklausa maršruto pradžioje arba pabaigoje,



- nustatomi keleivių skaičiaus vienam skrydžiui ir vieno oro vežėjo vykdomų skrydžių dažnumo apribojimai, dėl kurių smarkiai sumažėja paklausa maršruto pradžioje arba pabaigoje;
- c) nustatomi oro transporto įgulų judėjimo apribojimai, dėl kurių išskyla didelių kliūčių teikti oro susisiekimo paslaugas į oro uostus arba iš jų, įskaitant atvejus, kai staiga nustatomas draudimas atvykti arba įgula netikėtai įstringa dėl karantino priemonių, išskyrus atvejus, kai karantino galima išvengti pateikiant neigiamą testo rezultatą, persirgimo įrodymą arba Sąjungos pripažįstamą skiepijimo įrodymą.

Ši dalis taikoma laikotarpi, per kurį taikomi pirmoje pastraipoje nurodyti apribojimai, ir ne ilgiau kaip šešias papildomas savaites, laikantis trečios ir ketvirtos pastraipų. Tačiau jei tuos apribojimus nustojama taikyti likus mažiau nei šešioms savaitėms iki laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, likusiai šešių savaičių laikotarpio daliai ši dalis taikoma tik tuo atveju, jei tam pačiam maršrutui naudojami paskesnio laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, laiko tarpsniai.

Ši dalis taikoma tik laiko tarpsniams, naudojamiems tiems maršrutams, kuriems jie jau buvo naudojami prieš paskelbiant pirmoje pastraipoje nurodytus apribojimus.

Ši dalis nebetaikoma, jei oro vežėjas, naudodamas atitinkamus laiko tarpsnius, pakeičia maršrutą, kuriam pirmoje pastraipoje nurodyti apribojimai nedaro poveikio.

Kai dauguma valstybių narių, atstovaujančių ne mažiau kaip 50 % Sąjungos gyventojų, taiko pirmoje pastraipoje nustatytus apribojimus, kurie daro didelį poveikį galimybei keliauti arba kelionių paklausai ir dėl kurių susidaro bet kuri iš pirmos pastraipos a–c punktuose nurodytų situacijų, kiekvienas koordinatorius, visų Bendrijos koordinuojamų oro uostų koordinatoriams vieningai nusprendus, kad laiko tarpsnių nepanaudojimas iš esmės yra pateisinamas, ir jiems apie tą sprendimą pranešus Komisijai bei valstybėms narėms, gali taikyti šią dalį visiems laiko tarpsniams, turimiems tokiuose oro uostuose, galiojančių apribojimų taikymo laikotarpiu ir ne ilgiau kaip šešias papildomas savaites su sąlyga, kad tie apribojimai daro poveikį daugeliui maršrutų į Bendrijos oro uostą arba iš jo ir todėl oro eismas Sąjungoje iš esmės tampa neperspektyvus arba sudaromos nevienodos sąlygos.

- 4b. Kai laiko tarpsnio nepanaudojimas pateisinamas 4 arba 4a dalyje nurodytais apribojimais, koordinatoriai laiko, kad laiko tarpsnis buvo panaudotas per atitinkamą laiko tarpsnių seriją.

- 4c. Oro vežėjai, kurių veiklai trukdo ribojamosios priemonės, priimtos pagal Europos Sąjungos sutarties (ES sutartis) 29 straipsnį arba Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 215 straipsnį, įskaitant galiojančias ... [šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dieną], ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 474/2006\* A arba B priede išvardyti oro vežėjai, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, neturi teisės remtis laiko tarpinių nepanaudojimo pateisinimu pagal šio straipsnio 4 ir 4a dalis.

Tačiau, nukrypstant nuo pirmos pastraipos, kai tokiems oro vežėjams leidžiama naudoti oro vežėjo, kurio veiklai tokios ribojamosios priemonės netrukdo ir kuriam netaikomas toks draudimas vykdyti veiklą, orlaivį, nuomojamą su įgula, jie gali remtis laiko tarpinių nepanaudojimo pateisinimu pagal 4 ir 4a dalis, su sąlyga, kad laikomasi Sąjungoje taikomų saugos taisyklių.

- 4d. Koordinatoriai reguliariai keičiasi geriausios 4 ir 4a dalių įgyvendinimo praktikos pavyzdžiais, kad užtikrintų darnų ir nuoseklų taikymą visoje Sąjungoje.

Koordinatoriai skelbia ir reguliariai atnaujina paskirties vietų, kurioms taikomos 4 ir 4a dalys, sąrašą.

---

\* 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).“;

- d) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija patikrina, kaip oro uosto, kuris patenka į šio reglamento taikymo sritį, koordinatorius taiko 4 ir 4a dalis.“;

4) 10a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) straipsnio pavadinimas pakeičiamas taip:

*„10a straipsnis*

*Laiko tarpinių skirstymas reaguojant į tam tikras krizines situacijas“;*

b) 1, 2 ir 4 dalys išbraukiamos;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei laikotarpiu nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. kovo 25 d. 8 straipsnio 2 dalies, 10 straipsnio 2 ir 4 dalių bei 14 straipsnio 6 dalies pirmos pastraipos tikslais oro vežėjas koordinatoriui įtikinamai įrodo, kad jis koordinatoriaus leidimu naudojo jam skirtą laiko tarpinių seriją ne mažiau kaip 75 % laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kuriam laiko tarpinių serija buvo skirta, tam oro vežėjui suteikiama teisė į tą pačią laiko tarpinių seriją kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.“;

d) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Jeigu iš Eurokontrolės paskelbtų duomenų aiškiai matyti, kad savaitinis oro eismo srautas per dvi iš eilės einančių savaitių laikotarpį nesiekia 80 % 2019 m. buvusio atitinkamų savaitių lygio dėl COVID-19 krizės, kitų epidemiologinių situacijų arba dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą tiesioginio poveikio ir kad pagal Eurokontrolės oro eismo prognozes oro eismo lygis, palyginti su lygiu atitinkamu 2019 m. laikotarpiu, greičiausiai išliks mažas, Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šio straipsnio 3 dalyje ir 8 straipsnio 2 dalyje, 10 straipsnio 2 ir 4 dalyse bei 14 straipsnio 6 dalies pirmoje pastraipoje nustatytos procentinės vertės, įeinančios į 0–70 % intervalą, taikomos bet kuriuo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d. Taikoma procentinė vertė turi būti proporcinga Eurokontrolės oro eismo prognozių lygiui.

Priimdama tuos deleguotuosius aktus Komisija atsižvelgia į visus šiuos elementus:

- a) Eurokontrolės paskelbtus oro eismo lygio duomenis ir oro eismo prognozes;
- b) rodiklius, susijusius su keleivinio ir krovinio oro transporto paklausa, įskaitant tendencijas, susijusias su išankstinėmis rezervacijomis, oro transporto bendrovių suplanuotais tvarkaraščiais, orlaivių parko dydžiu, jo panaudojimu ir apkrovos koeficientais;

- c) valdžios institucijų nustatytas priemonės, susijusias su COVID-19 krize ar kita epidemiologine situacija, darančia didelį poveikį oro eismo į Sąjungos oro uostus ar iš jų lygiui, ir su priverstiniu nukreipimu kitais maršrutais dėl oro erdvės uždarymo ar draudimo Sąjungos oro vežėjams įskristi į trečiosios šalies oro erdvę, atsižvelgiant į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros Konfliktų zonų informaciniame biuletenyje pateiktas rekomendacijas;
- d) Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro ir Pasaulio sveikatos organizacijos pateiktus duomenis apie COVID-19 ar kitą epidemiologinę situaciją, kuriai būdingas didelis užkrečiamumas ir dėl kurios gali labai sumažėti keliavimas oro transportu.

Kad oro vežėjai parengtų tvarkaraščius iš anksto prieš laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, Komisija stengiasi tuos deleguotuosius aktus priimti anksčiau nei prasideda laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kad oro vežėjai galėtų planuoti savo skrydžių tvarkaraščius. Nenumatytų aplinkybių atveju Komisija tokius aktus gali priimti laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.“;

e) įterpiama ši dalis:

„5a. Jeigu Komisija nustato, kad dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą sukkelto infrastruktūros sunaikinimo ir poveikio gyvenimo sąlygoms, norint palaipsniui atkurti oro eismą tarp Ukrainos ir Sąjungos, maršrutams į Ukrainą reikia taikyti mažesnę naudojimo normą, Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šio straipsnio 3 dalyje ir 8 straipsnio 2 dalyje, 10 straipsnio 2 ir 4 dalyse bei 14 straipsnio 6 dalies pirmoje pastraipoje nustatytos laiko tarpinių, naudojamų maršrutuose į Ukrainą ar iš jos, procentinės vertės, įeinančios į 0–70 % intervalą, taikomos bet kuriuo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d.

Priimdama tuos deleguotuosius aktus Komisija atsižvelgia į šiuos elementus:

- a) Eurokontrolės paskelbtus oro eismo maršrutų tarp Sąjungos ir Ukrainos oro eismo lygio duomenis ir prognozes;
- b) rodiklius, susijusius su keleivinio ir krovinio oro transporto paklausa, įskaitant išankstinių rezervacijų ir suplanuotų oro transporto bendrovių tvarkaraščių tendencijas;
- c) priverstinius nukreipimus kitais maršrutais dėl oro erdvės uždarymo ar draudimo Sąjungos oro vežėjams įskristi į trečiosios šalies oro erdvę, atsižvelgiant į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros Konfliktų zonų informaciniame biuletenyje pateiktas rekomendacijas.“;



f) 6 ir 7 dalys pakeičiamos taip:

- „6. Jeigu dėl užsitęsusios COVID-19 krizės poveikio, kitų epidemiologinių situacijų ar Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą tiesioginio poveikio yra priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti, pagal šį straipsnį priimtiems deleguotiesiems aktams taikoma 12b straipsnyje numatyta procedūra.
7. Per laikotarpį, kai pagal šio straipsnio 3, 5 arba 5a dalį sušvelninamas laiko tarpinių naudojimo taisyklės taikymas, likus ne mažiau kaip trimis savaitėms iki numatomos veiklos pradžios, oro vežėjai grąžina koordinatoriui laiko tarpinius, kurių neketina naudoti, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams. Nedarant poveikio 10 straipsnio 4 ir 4a dalims, jeigu oro vežėjas negrąžina koordinatoriui daugiau kaip trijų serijos laiko tarpinių pagal šią dalį, tas oro vežėjas turės teisę į visą laiko tarpinių seriją kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tik tuo atveju, jeigu jis naudojosi visa laiko tarpinių serija arba jeigu pagal 10 straipsnio 4b dalį laikoma, kad jis naudojosi visa laiko tarpinių serija, ne mažiau kaip 80 % laiko, neatsižvelgiant į tai, ar 8 straipsnio 2 dalis ir 10 straipsnio 2 dalis buvo iš dalies pakeistos šiame straipsnyje nurodytu deleguotuoju aktu.“;

5) 11 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nedarant poveikio teisėms apskūsti pagal nacionalinę teisę, skundai dėl 7 straipsnio 2 dalies, 8, 8a ir 10 straipsnių, 10a straipsnio 7 dalies, 14 straipsnio 1–4 dalių ir 14 straipsnio 6 dalies taikymo teikiami koordinavimo komitetui. Per vieną mėnesį nuo skundo padavimo komitetas apsvarsto klausimą ir, jeigu galima, pateikia koordinatoriui pasiūlymus, kad problema būtų išspręsta. Jeigu skundo negalima išspręsti, atsakinga valstybė narė gali per paskesnę dviejų mėnesių laikotarpį numatyti tarpininkavimą, kurį vykdo oro vežėjams ar oro uostams atstovaujanti organizacija arba kita trečioji šalis.“;

6) 12a straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 10a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2023 m. spalio 28 d.“;

7) 14 straipsnio 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Nedarant poveikio 10 straipsnio 4 ir 4a dalims, jeigu oro vežėjas negali pasiekti 80 % naudojimo normos, kaip apibrėžta 8 straipsnio 2 dalyje, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, gali nutarti likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atšaukti tokio oro vežėjo atitinkamas laiko tarpsnių serijas ir perkelti jas į fondą.

Nedarant poveikio 10 straipsnio 4 ir 4a dalims, jeigu po paskirto laiko, atitinkančio 20 % serijų galiojimo laikotarpį, jokie tos serijos laiko tarpsniai nebuvo panaudoti, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atitinkamas laiko tarpsnių serijas perkelia į fondą.

Per laikotarpį nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., jeigu koordinatorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste ir nebegali panaudoti jam paskirtų laiko tarpsnių, jis, išklauses atitinkamą oro vežėją, likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atšaukia to oro vežėjo atitinkamas laiko tarpsnių serijas ir perkelia jas į fondą.

Per laikotarpį nuo 2022 m. spalio 30 d. iki 2023 m. spalio 28 d., jeigu koordinatorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas, kuriam taikomos pagal ES sutarties 29 straipsnį arba SESV 215 straipsnį priimtos ribojamosios priemonės, įskaitant galiojančias ... [šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo data], arba oro vežėjas, kuriam taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje ir kuris yra įtrauktas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priedą, negali naudotis laiko tarpniais didelę laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, likusiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atšaukia tokio oro vežėjo atitinkamas laiko tarpinių serijas ir perkelia jas į fondą.

Tačiau, jeigu oro vežėjui taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje ir jis yra įtrauktas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priedą ir jam leidžiama naudoti oro vežėjo, kurio veiklai tokios ribojamosios priemonės netrukdo ir kuriam netaikomas toks draudimas vykdyti veiklą, orlaivį, nuomojamą su įgula, šios dalies ketvirta pastraipa netaikoma to vežėjo laiko tarpiniams, su sąlyga, kad laikomasi Sąjungoje taikomų saugos taisyklių.“.

*2 straipsnis*

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkė*

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas / Pirmininkė*

---