II

*(Neleģislatīvi akti)*

# REGULAS

## KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2022/255

**(2021. gada 15. decembris),**

**ar ko Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 groza attiecībā uz pasākumu pagarināšanu saistībā ar pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem Covid-19 krīzes dēļ**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās ([1]) un jo īpaši tās 10.a panta 5. punktu,

tā kā:

(1) Gaisa satiksmes līmenis Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) 2021. gadā pastāvīgi ir bijis augstāks salīdzinājumā ar tām pašām nedēļām 2020. gadā pēc Covid-19 krīzes sākuma, un tas liecina, ka atveseļošanās turpinās. Saskaņā ar Eirokontroles prognozi, pamatojoties uz reālistiskāko scenāriju, sagaidāms, ka gada vidējā gaisa satiksme 2022. gadā sasniegs 89 %.

(2) Gaisa satiksme neatgūstas vienādā tempā visos pasaules reģionos, un vairākās valstīs joprojām pastāv ierobežojoši sanitārie pasākumi, ko valsts iestādes pieņēmušas, lai mazinātu Covid-19 izplatīšanos, un kas turpina mazināt patērētāju pieprasījumu. Turklāt Covid-19 attīstība un iespējamie jaunie bažas raisošie varianti joprojām rada neskaidrību.

(3) Šādi apstākļi ir ārpus gaisa pārvadātāju kontroles, un gaisa pārvadātāju veiktā lidojumu brīvprātīgā vai obligātā atcelšana atkarībā no pieprasījuma izmaiņām šādos apstākļos ir nepieciešams un likumīgs solis.

(4) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 8. panta 2. punktu kopā ar 10. panta 2. punktu aviopārvadātājiem ir jāizmanto vismaz 80 % no tiem piešķirtās laika nišu sērijas, vai tie zaudē vēsturisku prioritāti attiecībā uz šīm laika nišām (tā sauktais "izmanto vai zaudē" noteikums). Ņemot vērā Covid-19 krīzi un lai aizsargātu aviopārvadātāju finansiālo stāvokli un izvairītos no tādu tukšu vai lielākoties tukšu lidojumu negatīvās vidiskās ietekmes, ko veic tikai lidostu laika nišu saglabāšanai, "izmanto vai zaudē" noteikuma piemērošana no 2020. gada 1. marta līdz 2021. gada 27. martam tika apturēta un laikā no 2021. gada 28. marta līdz 2022. gada 26. martam to piemēro par 50 %.

(5) Neraugoties uz EEZ gaisa satiksmes līmeņu pakāpenisku pieaugumu 2021. gadā, tie joprojām ir zem 2019. gada līmeņiem. Eirokontroles dati liecina, ka 2021. gada oktobrī gaisa satiksme kopumā bija par 27 % zemāka nekā 2019. gadā.

(6) Pamatojoties uz Eirokontroles 2021. gada 15. oktobra septiņu gadu prognozi, visticamākajā scenārijā satiksmes līmeņi 2022. gadā sasniegtu vidēji 89 % no attiecīgajiem 2019. gada līmeņiem. Pamatojoties uz pieejamajām Eirokontroles mēneša prognozēm 2021. gadam un pieejamo Eirokontroles gada vidējo rādītāju 2022. gadam, paredzams, ka gaisa satiksme 2022. gada vasaras sarakstu periodā būs no 85 % līdz vairāk nekā 89 % no 2019. gada līmeņiem. Tomēr 2019. gada līmenis tiktu sasniegts tikai 2023. gada beigās. Tāpēc ir pamats pieņemt, ka samazinājums salīdzinājumā ar 2019. gada gaisa satiksmes līmeņiem, visticamāk, saglabāsies 2022. gada vasaras sarakstu periodā.

([1]) OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

(7) Pasaules Veselības organizācijas (PVO) un Eiropas Slimību profilakses un kontroles centra (*ECDC*) apkopotie dati liecina, ka ilgstošais gaisa satiksmes samazinājums ir Covid-19 krīzes ietekmes rezultāts. Pieejamie dati liecina par saistību starp saslimstības gadījumu skaita pieaugumu un dalībvalstu un trešo valstu reakciju uz to, proti, tās pieņem pasākumus, kas ietekmē gaisa satiksmi un izraisa gaisa satiksmes samazināšanos. Šādi pasākumi, kurus var īstenot vai atcelt ļoti īsā laikā, rada nenoteiktību un negatīvi ietekmē patērētāju uzticēšanos un rīcību attiecībā uz rezervēšanu. Tas parāda, ka ilgstošā gaisa satiksmes samazināšanās ir Covid-19 krīzes ietekmes sekas.

(8) Lai gan *ECDC* 2021. gada 30. septembra dati liecina, ka 61,1 % no EEZ iedzīvotāju kopskaita ir pilnībā vakcinēti, PVO tīmekļa vietnes dati liecina, ka vakcinācijas līmenis ļoti daudzās valstīs joprojām ir zems. Turklāt joprojām nav skaidrības par to, vai dažādos reģionos varētu rasties jauni bažas raisoši vīrusa varianti. Tādējādi gaisa satiksmes pasaules līmenī neatgūsies vienādā tempā.

(9) Dalībvalstis un trešās valstis var turpināt reaģēt uz jauniem variantiem, nosakot pasākumus, kas varētu būtiski ietekmēt gaisa satiksmi. Tāpēc nākamajā vasaras sarakstu periodā Covid-19 krīzes dēļ joprojām ir pamats sagaidīt ievērojamu atceltu lidojumu skaitu, jo īpaši maršrutos uz valstīm, kurās ir ļoti stingri sanitārie pasākumi vai kurās vakcinācijas līmenis joprojām ir zems. Tādējādi nevar gaidīt, ka gaisa pārvadātāji visos maršrutos spēs ievērot parasto 80 % laika nišu izmantošanas rādītāju.

(10) Tāpēc, lai ietvertu 2022. gada vasaras sarakstu periodu, Regulas (EEK) Nr. 95/93 10.a panta 3. punktā paredzētais periods ir jāpagarina no 2022. gada 27. marta līdz 2022. gada 29. oktobrim.

(11) Dati par lidojumu atcelšanu, noslogojuma koeficientiem, gaisa flotes lielumu un izmantojumu ievērojami atšķīrās starp atsevišķiem gaisa pārvadātājiem atkarībā no to uzņēmējdarbības modeļa un apkalpotā tirgus. Pamatojoties uz iesniegtajiem datiem par 16 Savienības un 16 trešo valstu pārvadātājiem, par laika posmu no 2021. gada marta līdz 2021. gada jūlijam tika konstatēta pozitīva tendence. To gaisa pārvadātāju rādītāji, kas veic lidojumus tālos maršrutos, kurus ietekmē sanitārie pasākumi, kas nopietni kavē pasažieru pārvietošanos, bija mazāk pozitīvi, un tas vēl vairāk apliecina 10.a panta 3. punktā noteiktā laika nišu atvieglojuma perioda pagarināšanas nepieciešamību.

(12) Ņemot vērā kopumā pozitīvās gaisa satiksmes atveseļošanās pazīmes EEZ tirgū, svarīgu starptautisko tirgu (piem., ASV no 2021. gada novembra) atkalatvēršanos un aizvien vienkāršāku ceļošanu valstīs, kurās tiek atzīts Covid-19 sertifikāts, ir pamats laika nišu izmantošanas līmeni palielināt līdz 64 %.

(13) Dati par nākotnes rezervācijām liecina, ka pasažieri 2021. gadā joprojām rezervē lidojumus tuvāk izlidošanas datumam, nekā viņi to darīja 2019. gadā. Tomēr šī tendence pakāpeniski uzlabojas.

(14) Laika nišu izmantošanas līmenis būtu jānosaka tādā līmenī, kas palīdz sasniegt tā mērķi, proti, pašreizējos apstākļos atvieglot gaisa pārvadātāju darbību, kā arī nodrošināt lidostas jaudas efektīvu izmantošanu. Laika nišu izmantošanas līmenī būtu jāņem vērā arī ilgtermiņa strukturālās pārmaiņas tirgū un patērētāju uzvedībā, lai ļautu tirgum pakāpeniski pielāgoties mainīgajam pieprasījumam un dotu iespēju izmantot jaudu 2023. gada vasaras sarakstu periodā. Turklāt iespējamā lidostas jaudas atbrīvošana šā jaunā izmantošanas līmeņa dēļ, visticamāk, neradīs tādus nopietnus traucējumus aviopārvadātāju darbībai un tīkliem, kādus varētu radīt augstāks izmantošanas līmenis.

(15) Visticamākajā Eirokontroles gaisa satiksmes scenārijā prognozēts, ka gaisa satiksmes līmenis 2022. gada vasaras sarakstu periodā būs augstāks nekā 85 %, iespējams, pārsniedzot pat 89 %. Tāpēc 64 % izmantošanas līmenis joprojām nodrošina aviosabiedrībām samērīgu rezervi neparedzētiem gadījumiem, kad plānotie lidojumi būtu jāatceļ īsā laikā.

(16) Zemāks gaisa satiksmes līmenis maršrutos uz citiem pasaules reģioniem izmantošanas līmenī nav jāņem vērā, jo piemērotus atvieglojumus no "izmanto vai zaudē" noteikuma šādos maršrutos var piešķirt saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 10. panta 4. punkta e) apakšpunktu.

(17) Lai gan kopumā tiek pieņemts, ka aviosabiedrības darbosies, tiklīdz pieprasījums atjaunosies, zemāka izmantošanas robežvērtība rada risku, ka dažas aviosabiedrības dažās lidostās varētu ierobežot darbību līdz minimumam, kas nepieciešams, lai saglabātu vēsturiskās tiesības uz šīm laika nišām, tādējādi kaitējot konkurentiem, lidostu ekspluatantiem un patērētājiem. Izmantošanas līmenis 64 % apmērā mazinās šos riskus.

(18) Juridiskās noteiktības labad, jo īpaši laika nišu koordinatoriem un gaisa pārvadātājiem, šai regulai būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

Regulas (EEK) Nr. 95/93 10.a panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Ja attiecībā uz laika nišām, kuras koordinatoram netika darītas pieejamas pārdalei saskaņā ar 10. panta 2.a punktu laikposmā no 2021. gada 28. marta līdz 2022. gada 29. oktobrim, piemērojot 8. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu, aviosabiedrība pierāda koordinatoram, ka attiecīgo koordinatora piešķirto laika nišu sēriju šī aviosabiedrība ir izmantojusi vismaz 50 % no laika sarakstu periodā no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim, 50 % no laika sarakstu periodā no 2021. gada 31. oktobra līdz 2022. gada 26. martam un 64 % no laika sarakstu periodā no 2022. gada 27. marta līdz 2022. gada 29. oktobrim, aviosabiedrībai ir tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā sarakstu periodā.

Attiecībā uz šā punkta pirmajā daļā minēto laikposmu procentuālās vērtības, kas minētas 10. panta 4. punktā un 14. panta 6. punkta a) apakšpunktā, sarakstu periodā no 2021. gada 28. marta līdz 2021. gada 30. oktobrim ir 50 %, sarakstu periodā no 2021. gada 31. oktobra līdz 2022. gada 26. martam – 50 % un sarakstu periodā no 2022. gada 27. marta līdz 2022. gada 29. oktobrim – 64 %."

*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, 2021. gada 15. decembrī

*Komisijas vārdā –*
*priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN