II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2022/255

2021 m. gruodžio 15 d.

kuriuo dėl priemonių, susijusių su laiko tarpsnių naudojimo taisyklių laikinu palengvinimu dėl COVID-19 krizės, taikymo pratęsimo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių ([1]), ypač į jo 10a straipsnio 5 dalį,

kadangi:

(1) oro eismo lygis Europos ekonominėje erdvėje (EEE) 2021 m. buvo nuolat aukštesnis, palyginti su tomis pačiomis savaitėmis 2020 m. prasidėjus COVID-19 krizei, o tai rodo, kad oro transporto atsigavimas tęsiasi. Remiantis Eurokontrolės prognoze, numatoma, kad pagal realistiškiausios prognozės scenarijų metinis vidutinis oro eismo intensyvumas 2022 m. sieks 89 %;

(2) oro eismas visuose pasaulio regionuose atsigauna nevienodu tempu ir tam tikrose šalyse tebėra taikomos ribojamosios sanitarijos priemonės, kurias valdžios institucijos priėmė siekdamos sumažinti COVID-19 plitimą ir kurios toliau mažina vartotojų paklausą. Be to, neapibrėžtumą kelia COVID-19 raida ir galimas naujų susirūpinimą keliančių atmainų atsiradimas;

(3) tokių aplinkybių oro vežėjai negali kontroliuoti, todėl savanoriškas arba privalomas oro vežėjų teikiamų oro susisiekimo paslaugų atšaukimas, atsižvelgiant į kintančią paklausą, yra būtina arba teisėta reakcija į tas aplinkybes;

(4) pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 8 straipsnio 2 dalį, ją taikant kartu su 10 straipsnio 2 dalimi, oro vežėjai turi išnaudoti ne mažiau kaip 80 % jiems paskirtos laiko tarpsnių serijos, antraip jie praras per ilgą laiką įgytą pirmumo teisę į šią laiko tarpsnių seriją (taisyklė „naudok arba prarasi“). Atsižvelgiant į COVID-19 krizę ir siekiant apsaugoti oro vežėjų finansinį patikimumą bei išvengti neigiamo poveikio aplinkai, kurį daro skrydžių tuščiais arba pustuščiais orlaiviais vykdymas vien tam, kad būtų išlaikyti turimi oro uostų laiko tarpsniai, taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymas buvo sustabdytas 2020 m. kovo 1 d. – 2021 m. kovo 27 d. laikotarpiu, ir sumažintas iki 50 % 2021 m. kovo 28 d. – 2022 m. kovo 26 d.;

(5) nepaisant to, kad 2021 m. EEE oro eismo lygis toliau didėjo, jis vis dar nesiekia 2019 m. eismo lygio. Iš Eurokontrolės duomenų matyti, kad 2021 m. spalio mėn. bendras oro eismo intensyvumas buvo 27 % mažesnis nei 2019 m.;

(6) remiantis 2021 m. spalio 15 d. septynerių metų Eurokontrolės prognoze, pagal labiausiai tikėtiną scenarijų eismo lygis 2022 m. pasieks 89 % atitinkamo 2019 m. lygio metinį vidurkį. Remiantis paskelbtomis 2021 m. Eurokontrolės mėnesio prognozėmis ir Eurokontrolės 2022 m. metinio vidurkio prognoze numatoma, kad oro eismo intensyvumas 2022 m. vasaros sezono laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, sieks nuo 85 % iki daugiau kaip 89 % 2019 m. lygio. Tačiau 2019 m. lygis bus pasiektas tik 2023 m. pabaigoje. Todėl galima pagrįstai daryti prielaidą, kad 2022 m. vasaros sezono laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro eismo intensyvumo lygis, palyginti su 2019 m., veikiausiai ir toliau išliks mažesnis;

([1]) OL L 14, 1993 1 22, p. 1.

(7) iš Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) ir Europos ligų prevencijos kontrolės centro (ECDC) surinktų duomenų matyti, kad išliekantis mažas oro eismo intensyvumas yra COVID-19 krizės poveikio pasekmė. Iš turimų duomenų matomas ryšys tarp kintančio užsikrėtimo atvejų skaičiaus ir valstybių narių ir trečiųjų šalių atsako į šiuos kintančius skaičius, t. y. taikomų priemonių, kuriomis daromas poveikis kelionėms oro transportu ir dėl kurių mažėja oro eismo intensyvumas. Tokios priemonės, kurios gali būti įgyvendinamos arba panaikinamos įspėjus prieš labai trumpą laiką, prisideda prie netikrumo atmosferos ir neigiamai veikia vartotojų pasitikėjimą ir rezervavimo įpročius. Tai rodo, kad išliekantis mažas oro eismo intensyvumas yra COVID-19 krizės poveikio rezultatas;

(8) nors iš 2021 m. rugsėjo 30 d. ECDC duomenų matyti, kad 61,1 % visų EEE gyventojų buvo visiškai paskiepyti, PSO interneto svetainės duomenys rodo, kad vakcinacijos apimtis daugelyje šalių tebėra maža. Be to, išlieka neaiškumų, susijusių su skirtinguose regionuose atsirandančiomis naujomis susirūpinimą keliančiomis atmainomis. Taigi oro eismo intensyvumas pasauliniu mastu atsigaus nevienodu tempu;

(9) valstybės narės ir trečiosios šalys gali ir toliau reaguoti į naujų atmainų atsiradimą nustatydamos priemones, kurios gali daryti didelį poveikį kelionėms oro transportu. Todėl yra pagrįsta tikėtis, kad per ateinantį vasaros sezono laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dėl COVID-19 krizės vis dar bus atšaukta daug skrydžių, visų pirma maršrutuose į šalis, kuriose taikomos labai griežtos sanitarijos priemonės arba kuriose vakcinacijos apimtis išlieka maža. Todėl negalima tikėtis, kad oro vežėjai galės laikytis įprastos 80 % laiko tarpsnių naudojimo normos visuose maršrutuose;

(10) todėl Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10a straipsnio 3 dalyje nustatytą laikotarpį būtina pratęsti, kad būtų įtrauktas ir 2022 m. vasaros sezono laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. kovo 27 d. iki 2022 m. spalio 29 d.;

(11) atskirų oro vežėjų duomenys apie skrydžių atšaukimą, orlaivių apkrovos koeficientus, parko dydį ir jo naudojimą labai skyrėsi priklausomai nuo jų verslo modelio ir aptarnaujamos rinkos. Remiantis pateiktais duomenimis apie 16 Sąjungos ir 16 ne Sąjungos vežėjus, apskritai nuo 2021 m. kovo mėn. iki 2021 m. liepos mėn. matyti teigiama tendencija. Stebimųjų rodiklių, susijusių su oro vežėjais, vykdančiais veiklą tolimojo susisiekimo maršrutais, kuriuose taikomos sanitarijos priemonės smarkiai apriboja keleivių galimybes keliauti, kitimo tendencija buvo ne tokia teigiama, todėl būtinybė pratęsti 10a straipsnio 3 dalyje nustatytą laiko tarpsnių naudojimo taisyklės sušvelninimo laikotarpį dar labiau pagrįsta;

(12) apskritai vilties teikiantys kelionių oro transportu atsigavimo požymiai EEE rinkoje, svarbių tarptautinių rinkų (pavyzdžiui, Jungtinių Amerikos Valstijų nuo 2021 m. lapkričio mėn.) atvėrimas ir vis paprastesnis keliavimas šalyse, kurios pripažįsta COVID-19 pažymėjimą, laikomi pagrindu padidinti laiko tarpsnių naudojimo normą iki 64 %;

(13) duomenys apie išankstines rezervacijas rodo, kad 2021 m. keleiviai vis dar rezervuoja skrydžius likus mažiau laiko iki išvykimo datos, nei 2019 m. Tačiau ši tendencija palaipsniui gerėja;

(14) turėtų būti nustatyta tokia laiko tarpsnių naudojimo norma, kad ji padėtų siekti tikslo, t. y. sušvelninti oro vežėjams taikomą laiko tarpsnių taisyklę dabartinėmis aplinkybėmis, tačiau taip pat padėtų siekti tikslo užtikrinti veiksmingą oro uostų pajėgumų naudojimą. Nustatant laiko tarpsnių naudojimo normą taip pat turėtų būti atsižvelgta į ilgalaikius rinkos ir vartotojų elgsenos struktūrinius pokyčius, siekiant sudaryti sąlygas rinkai laipsniškai prisitaikyti prie kintančios paklausos ir suteikti pajėgumų 2023 m. vasaros sezono laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Be to, mažai tikėtina, kad kai kurių oro uosto pajėgumų galimas atsisakymas dėl šios naujos naudojimo normos lems didelį oro vežėjų veiklos ir tinklų sutrikdymą, kuris atsirastų nustačius didesnę naudojimo normą;

(15) pagal labiausiai tikėtiną Eurokontrolės oro eismo prognozę 2022 m. vasaros sezono laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro eismo lygis bus didesnis nei 85 % ir galbūt viršys 89 % Taigi 64 % naudojimo norma vis dar suteikia oro vežėjams deramą veiksmų laisvę nenumatytais atvejais, jei planuojamus skrydžius reikėtų skubiai atšaukti;

(16) nustatant naudojimo normą nereikia atsižvelgti į žemesnį oro eismo į kitus pasaulio regionus lygį, nes pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10 straipsnio 4 dalies e punktą tokie susiję maršrutai gali būti tinkamai atleisti nuo taisyklės „naudok arba prarasi“ taikymo;

(17) nors apskritai daroma prielaida, kad oro vežėjai vykdytų veiklą kai tik atsigaus paklausa, mažesnė ribinė naudojimo norma kelia riziką, kad kai kuriuose oro uostuose kai kurie vežėjai gali vykdyti tik būtiniausią veiklą ir tik tam, kad išlaikytų ankstesnes teises į šiuos laiko tarpsnius, o tai pakenktų konkurentams, oro uostų operatoriams ir vartotojams. 64 % naudojimo lygis sumažins šią riziką;

(18) siekiant teisinio tikrumo, visų pirma laiko tarpsnių koordinatorių ir oro vežėjų atžvilgiu, šis reglamentas turėtų skubos tvarka įsigalioti kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10a straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei laiko tarpsnių, kurie pagal 10 straipsnio 2a dalį negrąžinti koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti, atveju nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2022 m. spalio 29 d. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies taikymo tikslais oro vežėjas koordinatoriui įtikinamai įrodo, kad su koordinatoriaus leidimu tam tikra laiko tarpsnių serija minėtas oro vežėjas naudojosi ne mažiau kaip 50 % laiko per 2021 m. kovo 28 d. – 2021 m. spalio 30 d. laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, naudojosi ne mažiau kaip 50 % laiko per 2021 m. spalio 31 d. – 2022 m. kovo 26 d. laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir naudojosi ne mažiau kaip 64 % laiko per 2022 m. kovo 27 d. – 2022 m. spalio 29 d. laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tai 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 % 2021 m. kovo 28 d. – 2021 m. spalio 30 d. laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, 50 % 2021 m. spalio 31 d. – 2022 m. kovo 26 d. laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir 64 % 2022 m. kovo 27 d. – 2022 m. spalio 29 d. laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.“

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 Briuselyje 2021 m. gruodžio 15 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN