# KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2021/1889

**2021 m. liepos 23 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) dėl COVID-19 pandemijos krizės toliau mažėja oro eismas, nes labai sumažėjo kelionių oro transportu paklausa, o valstybės narės ir trečiosios valstybės ėmėsi tiesioginių priemonių COVID-19 plitimui suvaldyti. Eurokontrolė pranešė, kad per pirmąjį 2021 m. pusmetį oro eismas EEE oro erdvėje buvo gana stabilus ir jo intensyvumas buvo maždaug 38 %, palyginti su atitinkamu 2019 m. laikotarpiu, tačiau pastebima augimo tendencija. Remiantis Eurokontrolės prognoze, tikimasi, kad pagal realistiškiausios prognozės scenarijų metinis vidutinis oro eismo intensyvumas 2021 ir 2022 m. bus atitinkamai 50 % ir 72 %;

(2) 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;

(3) 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 neteksi“). Atsižvelgiant į COVID-19 krizę ir siekiant apsaugoti oro vežėjų finansinį patikimumą ir išvengti neigiamo poveikio aplinkai, kurį daro skrydžių tuščiais arba pustuščiais orlaiviais vykdymas vien tam, kad būtų išlaikyti pagrindiniai oro uostų laiko tarpsniai, taisyklės „naudok arba neteksi“ taikymas buvo sustabdytas 2020 m. kovo 1 d. – 2021 m. kovo 28 d. laikotarpiu;

(4) 2021 m. vasario 16 d., atsižvelgdama į tęstinį COVID-19 krizės poveikį oro eismui, Sąjunga iš dalies pakeitė Reglamentą (EEB) Nr. 95/93, kad suteiktų oro transporto bendrovėms papildomą galimybę nesilaikyti taisyklės „naudok arba neteksi“ 2021 m. vasaros sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu, sustabdydama taisyklės taikymą papildomu 2021 m. kovo 28 d. – 2021 m. spalio 30 d. laikotarpiu;

(5) pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10a straipsnio 5 dalį Komisija yra įgaliota priimti deleguotuosius aktus, kad iš dalies pakeistų 10a straipsnio 3 dalyje nustatytą taisyklės „naudok arba neteksi“ taikymo sustabdymo laikotarpį;

(6) be to, pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10a straipsnio 5 dalį tais atvejais, kai tai tikrai būtina siekiant mažinti kintantį COVID-19 krizės poveikį oro eismo intensyvumui, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama laiko tarpsnių, patenkančių į 30–70 % intervalą, naudojimo norma;

(7) nors oro eismo intensyvumas per pirmąjį 2021 m. pusmetį laipsniškai didėjo, jis tebėra mažas, palyginti su tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, – maždaug vidutiniškai 38 %, palyginti su atitinkamu 2019 m. laikotarpiu. Tiksliai nuspėti oro eismo intensyvumo atsigavimo eigą sunku, tačiau pagrįsta tikėtis, kad padėtis artimiausiu metu nesikeis ir kad 2021 m. oro eismo intensyvumo atotrūkis nuo 2019 m. rodiklių stabiliai mažės. Remiantis 2021 m. gegužės 21 d. Eurokontrolės paskelbta ketverių metų prognoze, pagal labiausiai tikėtiną scenarijų, kuriame daroma prielaida, kad vykdant vakcinaciją pavyktų sustabdyti viruso plitimą 2022 m., metinis vidutinis eismo intensyvumas 2021 ir 2022 m. turėtų būti atitinkamai 50 % ir 72 %, palyginti su 2019 m. Remiantis paskelbtomis 2021 m. Eurokontrolės mėnesio prognozėmis ir paskelbtu Eurokontrolės 2022 m. metiniu vidurkiu, tikimasi, kad oro eismo intensyvumas 2021–2022 m. žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu bus 70 %, palyginti su 2019 m.;

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

(8) iš Pasaulio sveikatos organizacijos ir Europos ligų kontrolės centro surinktų duomenų matyti, kad nuolatinis oro eismo mažėjimas yra COVID-19 krizės 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 eismas. Tokios priemonės, kurios gali būti įgyvendinamos arba panaikinamos įspėjus prieš labai trumpą laiką, prisideda prie to, kad sukuriama netikrumo atmosfera ir tai daro neigiamą poveikį vartotojų pasitikėjimui ir rezervavimo įpročiams;

(9) dėl kintančių užsikrėtimo COVID-19 atvejų skaičiaus ir galimo naujų atmainų plitimo, pagrįsta tikėtis, kad dėl COVID-19 krizės per būsimą žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpį nuo 2021 m. spalio 31 d. iki 2022 m. kovo 26 d. bus atšaukta daug skrydžių, jeigu oro transporto bendrovės turės visiškai išnaudoti savo 2019 m. laiko tarpsnių portfelius pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 8 straipsnį;

(10) todėl Reglamento (EEB) Nr. 95/93 10a straipsnio 3 dalyje nustatytą laikotarpį būtina pratęsti nuo 2021 m. spalio 31 d. iki 2022 m. kovo 26 d.;

(11) kelionių paklausa žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu nuo 2021 m. spalio 31 d. iki 2022 m. kovo 26 d. vis tiek gali būti maža, nepaisant vakcinacijos kampanijų pažangos, didesnio kelionių saugumo ir šalių švelninamų priemonių, kurios daro poveikį kelionėms. Išliekanti maža paklausa žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu galėtų būti ilgalaikių struktūrinių rinkos ir vartotojų elgsenos pokyčių požymis. Todėl laiko tarpsnių naudojimo norma turėtų, viena vertus, padėti išvengti neigiamų pasekmių oro transporto bendrovių finansinei padėčiai ir neigiamo poveikio aplinkai, kurį daro skrydžių tuščiais arba pustuščiais orlaiviais vykdymas vien tam, kad būtų išlaikytos ankstesnės teisės į laiko tarpsnius, ir, kita vertus, paskatinti oro transporto bendroves efektyviai naudotis oro uosto pajėgumais arba perkelti laiko tarpsnius į fondą, kad jais galėtų naudotis kiti naudotojai, ir taip užtikrinti, kad oro uostų pajėgumai būtų naudojami efektyviai;

(12) be to, nustatyta laiko tarpsnių naudojimo norma turėtų būti tokia, kad garantuotų minimalų paslaugų kiekį ir taip padidintų keleivių pasitikėjimą, užtikrintų efektyvesnį oro uosto pajėgumų naudojimą 2021–2022 m. žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu ir susisiekimo patikimumą;

(13) nustatant laiko tarpsnių naudojimo normą taip pat reikėtų atsižvelgti į ilgalaikius rinkos ir vartotojų elgsenos struktūrinius pokyčius, siekiant sudaryti sąlygas rinkai laipsniškai prisitaikyti prie kintančios paklausos ir suteikti pajėgumų 2022–2023 m. žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu. Visų pirma, kadangi kai kurios oro transporto bendrovės 2020 m. ir 2021 m. pradžioje pasinaudojo *ad hoc* laiko tarpsniais neįgydamos ankstesnių laiko tarpsnių;

(14) todėl laiko tarpsnių naudojimo norma 2021–2022 m. žiemos sezono tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu turėtų būti 50 %;

(15) nors apskritai daroma prielaida, kad oro vežėjai pradėtų vykdyti veiklą, kai tik atsigautų paklausa, mažesnė ribinė naudojimo norma kelia riziką, kad tam tikruose 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. Mažai tikėtina, kad kai kurių oro uosto pajėgumų galimas atsisakymas dėl šios naujos naudojimo normos lems didelį oro transporto bendrovių veiklos ir tinklų sutrikdymą, kuris atsirastų nustačius didesnę naudojimo normą;

(16) 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. kovo 26 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 per 2021 m. kovo 28 d. – 2021 m. spalio 30 d. laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, naudojosi ne mažiau kaip 50 % laiko ir 50 % laiko per 2021 m. spalio 31 d. – 2022 m. kovo 26 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, ir 50 % 2021 m. spalio 31 d. – 2022 m. kovo 26 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. liepos 23 d.

*Komisijos vardu*
*Pirmininkė*
Ursula VON DER LEYEN