

Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai pricinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

► **B****TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 95/93**

1993 m. sausio 18 d.

dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių

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

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u>	2002 m. gegužės 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 894/2002	L 142	3	2002 5 31
► <u>M2</u>	2003 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1554/2003	L 221	1	2003 9 4
► <u>M3</u>	2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 793/2004	L 138	50	2004 4 30
► <u>M4</u>	2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 545/2009	L 167	24	2009 6 29
► <u>M5</u>	2020 m. kovo 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/459	L 99	1	2020 3 31
► <u>M6</u>	2020 m. spalio 14 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/1477	L 338	4	2020 10 15
► <u>M7</u>	2021 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/250	L 58	1	2021 2 19

▼B**TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 95/93****1993 m. sausio 18 d.****dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių***1 straipsnis***Taikymo sritis****▼M3**

1. Šis reglamentas taikomas Bendrijos oro uostams.

▼B

2. Sutariama, kad šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia atitinkamų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių pozicijų dėl ginčo, susijusio su teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

3. Šio reglamento nuostatų taikymas Gibraltaro oro uostui atidedamas, kol įsigalios Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų 1987 m. gruodžio 2 d. bendroje deklaracijoje numatyta tvarka. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės apie šios tvarkos įsigaliojimo datą praneša Tarybai.

*2 straipsnis***Apibrėžimai**

Šiame reglamente:

▼M3

- a) „laiko tarpinis“ — tai pagal šį reglamentą koordinatoriaus duotas leidimas naudotis visa oro uosto infrastruktūra, konkrečią dieną ir konkrečiu laiku nutūpimo ar pakilimo tikslu reikalinga skrydžiams atlikti koordinuojamame oro uoste, kaip paskirta koordinatoriaus pagal šį reglamentą;
- b) „naujas dalyvis“ — tai:
 - i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirtas laiko tarpinis, kaip laiko tarpinių dalis kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius, arba
 - ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpinių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių tūpimų tarp dviejų Bendrijos oro uostų, kai tą dieną skrydžius be tarpinių tūpimų tarp šių oro uostų ar oro uostų sistemų atlieka dar daugiausia du oro vežėjai, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti, arba
 - iii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpinių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių nutūpimų tarp to oro uosto ir regioninio oro uosto, kur jokie kiti oro vežėjai tą dieną neatlieka tiesioginių reguliarių keleivinių skrydžių tarp šių oro uostų ar oro uostų sistemų, kuris, jeigu jo

▼ M3

prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti.

Oro vežėjas, turintis daugiau negu 5 % visų atitinkamą dieną tam tikrame oro uoste turimų laiko tarpsnių arba daugiau negu 4 % visų atitinkamą dieną tam tikroje oro uostų sistemoje, kurios dalis yra tas oro uostas, turimų laiko tarpsnių, tame oro uoste nauju dalyviu nelaikomas;

▼ M7

ba) 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu „naujas dalyvis“ – tai:

- i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirtas laiko tarpsnis, kaip laiko tarpsnių serijos dalis, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste turėtų mažiau negu septynis laiko tarpsnius, arba
- ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirta laiko tarpsnių serija reguliariesiems keleiviniams skrydžiams be tarpinių tūpimų tarp dviejų Sąjungos oro uostų, kai tą dieną reguliariai skrydžiai tarp šių oro uostų atliekami ne daugiau dviejų kitų oro vežėjų ir kai, patenkinus jo prašymą, tas oro vežėjas tą dieną tame oro uoste tiems skrydžiams be tarpinių tūpimų vis tiek turėtų mažiau nei devynis laiko tarpsnius.

Oro vežėjas, kuris kartu su savo patronuojančiąja bendrove, savo patronuojamosiomis įmonėmis arba savo patronuojančiosios bendrovės patronuojamosiomis įmonėmis turi daugiau kaip 10 % visų atitinkamą dieną konkrečiame oro uoste paskirtų laiko tarpsnių, nauju dalyviu tame oro uoste nelaikomas;

▼ B

- c) „tiesioginis oro susisiekimas“ — tai susisiekimas tarp dviejų oro uostų, įskaitant trumpus nutūpimus, po kurių kelionė tęsiama tuo pačiu orlaiviu ir nekeičiant skrydžio numerio;
- d) „laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis“ — tai arba vasaros, arba žiemos sezonas, kaip naudojama oro vežėjų tvarkaraščiuose;
- e) „Bendrijos oro vežėjas“ — tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ⁽¹⁾;

▼ M3

- f) i) „oro vežėjas“ — tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją ar jai lygiavertį dokumentą, išduotą ne vėliau kaip sausio 31 d. kitam vasaros sezonui arba ne vėliau kaip rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui. 4, 8, 8a ir 10 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir komercinės aviacijos operatorius, kai jie veikia pagal tvarkaraštį, o 7 ir 14 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir visus civilinių orlaivių naudotojus;

⁽¹⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

▼ **M3**

- ii) „oro vežėjų grupė“ — tai du ar daugiau oro vežėjų, kurie konkretiems skrydžiams atlikti vykdo bendrą veiklą, veikia franšizės arba kodų paskirstymo pagrindu;
- g) „koordinuojamas oro uostas“ — tai oro uostas, kuriame oro vežėjas ar bet kuris kitas orlaivio naudotojas, kad tuo metu galėtų nutūpti arba pakilti, turi turėti koordinatoriaus jam paskirtą laiko tarpą, išskyrus valstybinius skrydžius, nutūpimus avariniais atvejais ir humanitarinius skrydžius;

▼ **B**

- h) „oro uostų sistema“ — tai du arba daugiau į grupę sujungtų oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją, kaip nurodyta Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 II priede;

▼ **M3**

- i) „oro uostas, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius“ — tai oro uostas, kuris tam tikru dienos, savaitės ar metų laiku gali būti perpildytas, veikiantis savanoriškai bendradarbiaujant oro vežėjams, kuriame yra paskirtas tvarkaraščių sudarytojas, kad palengvintų tame oro uoste skrydžius atliekančių arba ketinančių atlikti oro vežėjų darbą;
- j) „oro uosto valdymo institucija“ — tai institucija, turinti užduotį kartu su kita veikla arba kitokiu būdu pagal nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus administruoti bei valdyti oro uosto paslaugas ir koordinuoti bei kontroliuoti įvairių naudotojų, veikiančių aptariamame oro uoste ar oro uosto sistemoje, veiklą;
- k) „laiko tarpų serijos“ — tai ne mažiau kaip penki laiko tarpai, kurių per tą patį tvarkaraščių sudarymo laikotarpį buvo prašyta ir kurie buvo suteikti reguliariai tam pačiam tos pačios savaitės dienos laikui arba, jeigu tai neįmanoma, apytikriai tam pačiam laikui;
- l) „verslo aviacija“ — tai bendrosios aviacijos sektorius, susijęs su įmonių vykdomu orlaivių eksploatavimu ar naudojimu keleiviams arba prekėms vežti, padedančiu joms vykdyti verslą, kai orlaiviai skraidinami tokiais tikslais, kurie apskritai nelaikomi viešosios samdos tikslais, ir juos pilotuoja asmenys, turintys bent jau galiojančią komercinės aviacijos piloto licenciją skrydžiams pagal prietaisus;
- m) „koordinavimo parametrai“ — tai visų oro uosto laiko tarpų paskirstymo pajėgumų, turimų per kiekvieną koordinuojamą laikotarpį, išraiška veiklos terminais, atspindinti visus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos veiksnius, turinčius įtakos oro uosto infrastruktūros ir įvairių jo posistemių veiklai;

▼ **M7**

- n) COVID-19 koordinavimo parametrai — pakoreguoti koordinavimo parametrai, dėl kurių, valstybėms narėms nustačius konkrečias sanitarines priemones reaguojant į COVID-19 krizę, koordinuojamame oro uoste sumažėja turimi oro uosto pajėgumai.

▼B*3 straipsnis***Oro uostų koordinavimo sąlygos****▼M3**

1. a) Valstybė narė neprivalo paskelbti, kad oro uosto darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba kad oro uostas yra koordinuojamas, jei tai nėra privaloma laikantis šio straipsnio nuostatų.
- b) Valstybė narė nepaskelbia oro uosto koordinuojamu, išskyrus atvejus, numatytus 3 dalies nuostatose.

▼B

2. Tačiau valstybė narė gali numatyti, kad bet kuris oro uostas gali būti paskelbtas ►**M3** oro uostas, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius ◀, jeigu bus laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų.

▼M3

3. Atsakinga valstybė narė užtikrina, kad oro uosto valdymo institucija arba kita kompetentinga institucija oro uoste, kurio statusas nėra apibrėžtas arba oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, atliktų išsamią pajėgumų analizę, kai valstybė narė mano, kad tai būtina, arba per šešis mėnesius:

- i) nuo oro vežėjų, atstovaujančių daugiau kaip pusę oro uosto operacijų, arba oro uosto valdymo institucijos rašytinio prašymo pateikimo, kai kuris nors iš jų mano, kad pajėgumų faktinėms ar planuojamoms operacijoms tam tikru metu nepakanka, arba
- ii) Komisijos prašymu, ypač tais atvejais, kai į oro uostą iš tikrųjų patenka tik oro vežėjai, kuriems yra skirti laiko tarpsniai, arba kai oro vežėjai, ypač nauji dalyviai, susiduria su rimtomis problemomis, kai nori užsitikrinti nutūpimo ir pakilimo galimybes atitinkamame oro uoste.

Ši bendrai pripažintais metodais paremta analizė, atsižvelgus į aplinkos apsaugos apribojimus konkrečiame oro uoste, nustato bet kokius pajėgumų trūkumus. Atliekant analizę svarstomos galimybės, pakeitus infrastruktūrą nauja arba atlikus infrastruktūros ir eksploatacinius pakeitimus ar kokius kitus pakeitimus, padidinti pajėgumus ir tai, kiek laiko reikėtų problemoms išspręsti. Analizė iš naujo atliekama 5 dalyje numatytais atvejais arba kai oro uoste įvyksta pasikeitimai, turintys nemažai įtakos jo pajėgumams arba pajėgumų panaudojimui. Šalys, prašiusios atlikti analizę, arba kitos suinteresuotos šalys gali susipažinti ir su analize, ir su jos atlikimo metodu. Tuo pačiu metu analizės rezultatai pateikiami Komisijai.

4. Remdamasi analize, valstybė narė dėl pajėgumų padėties konsultuojasi su oro uosto valdymo institucija, nuolat oro uostu besinaudojančiais oro vežėjais, juos atstovaujančiomis organizacijomis, bendrosios aviacijos atstovais, nuolat besinaudojančiais tuo oro uostu, ir skrydžių valdymo tarnybomis.

5. Jeigu nors vienu tvarkaraščio sudarymo laikotarpiu iškyla pajėgumų problemų, valstybė narė užtikrina, kad oro uostas būtų paskelbtas koordinuojamu atitinkamais laikotarpiais tik jeigu:

▼ M3

a) pajėgumų trūkumai yra tokio rimto pobūdžio, kad oro uoste negalima išvengti didelių vėlavimų, ir

b) nėra galimybių išspręsti šių problemų per trumpą laiką.

6. Nukrypdoma nuo straipsnio 5 dalies, valstybė narė, esant išimtinėms aplinkybėms, gali oro uostus, kuriuose yra pajėgumų problemų, paskelbti koordinuojamais tam tikrą laiką.

▼ B

► **M3** 7. ◀ Jeigu ► **M3** koordinuojamas oro uostas ◀ skiriamų pajėgumų pakanka esamai ar planuojamai veiklai, jo paskelbimas visiškai koordinuojamu oro uostu panaikinamas.

*4 straipsnis***▼ M3****Tvarkaraščių sudarytojas ir koordinatorius**

1. Valstybė narė, atsakinga už oro uostą, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, ar už koordinuojamą oro uostą, pasikonsultavusi su nuolat oro uostu besinaudojančiais oro vežėjais, juos atstovaujančiomis organizacijomis ir oro uosto valdymo institucija ir koordinavimo komitetu, kur toks komitetas yra, užtikrina, kad oro uosto tvarkaraščių sudarytoju ar oro uosto koordinatoriumi būtų paskirtas kvalifikuotas fizinis arba juridinis asmuo. Tas pats tvarkaraščių sudarytojas ar koordinatorius gali būti paskirtas daugiau negu vienam oro uostui.

2. Valstybė narė, atsakinga už oro uostą, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba už koordinuojamą oro uostą, užtikrina:

a) kad tvarkaraščių sudarytojas oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, pagal šį reglamentą dirbtų nepriklausomai, laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų;

b) koordinatoriaus nepriklausomybę koordinuojamame oro uoste, veiklos požiūriu atskirdama koordinatorių nuo bet kokios atskiros suinteresuotos šalies. Koordinatorių veiklos finansavimo sistema turi užtikrinti koordinatoriaus nepriklausomumą;

c) kad koordinatorius pagal šį reglamentą dirbtų laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų.

3. Tvarkaraščių sudarytojas ir koordinatorius dalyvauja tose tarptautinėse oro vežėjų tvarkaraščių sudarymo konferencijose, kurios yra leidžiamos pagal Bendrijos teisę.

4. Tvarkaraščių sudarytojas konsultuojasi su oro vežėjais ir rekomenduoja alternatyvų atvykimo ir (arba) išvykimo laiką galimo oro uosto perpildymo atveju.

5. Koordinatorius yra vienintelis asmuo, atsakingas už laiko tarpų paskirstymą. Jis paskirsto laiko tarpusius laikydamasis šio reglamento nuostatų ir numato, kad avarinių atvejų metu laiko tarpniai galėtų būti paskirti ir ne darbo valandomis.

▼ **M3**

6. Tvarkaraščių sudarytojas kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems rekomenduotų tvarkaraščių. Koordinatorius kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems paskirtų laiko tarpų. Šie laikymosi patikrinimai atliekami bendradarbiaujant su oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybomis atsižvelgiant į laiko ir kitus parametrus, susijusius su atitinkamu oro uostu. Pagal prašymą koordinatorius pateikia atitinkamai valstybei narei ir Komisijai metinę veiklos ataskaitą, ypač dėl 8a ir 14 straipsnių taikymo, ir bet kokius skundus dėl 8 ir 10 straipsnių taikymo, pateiktus koordinavimo komitetui, bei priemonės, kurių imtasi šiems skundams išnagrinėti.

7. Visi tvarkaraščių sudarytojai ir koordinatoriai bendradarbiauja nustatant tvarkaraščių neatitikimus.

▼ **B**

► **M3** 8. ◀ ► **M3** Koordinatorius paprašytas ir per protingą laiko tarpą nemokamai raštu ar kokia nors kita lengvai prieinama forma pateikia suinteresuotų šalių, ypač koordinavimo komiteto narių ar stebėtojų, peržiūrai šią informaciją: ◀

- a) visiems oro vežėjams oro uoste anksčiau paskirtus laiko tarpsnius chronologine tvarka pagal aviakompaniją;
- b) visų oro vežėjų paprašytus skirti laiko tarpsnius (pradinės paraiškos) pagal oro vežėjus ir chronologine tvarka;
- c) visiems oro vežėjams visus paskirtus laiko tarpsnius ir neįvykdytus prašymus skirti laiko tarpsnius, išvardijant atkirai po vieną chronologine tvarka pagal oro vežėjus;
- d) likusius turimus laiko tarpsnius;
- e) išsamius duomenis apie kriterijus, kuriais buvo remiamasi skirstant laiko tarpsnius.

▼ **M3**

9. Šio straipsnio 8 dalyje nurodyta informacija pateikiama vėliausiai tuo metu, kai turi įvykti atitinkamos tvarkaraščių sudarymo konferencijos ir, jei reikia, — konferencijų metu ir po jų. Paprašytas koordinatorius pateikia šios informacijos apibendrinimą. Už tokios apibendrintos informacijos pateikimą gali būti prašoma mokesčio.

10. Jeigu yra atitinkamos ir bendrai patvirtintos informacijos dėl tvarkaraščių taisyklės, tvarkaraščių sudarytojas, koordinatorius ir oro vežėjai jas naudoja, jeigu šios taisyklės atitinka Bendrijos teisę.

5 straipsnis

Koordinavimo komitetas

1. Atsakinga valstybė narė užtikrina, kad koordinuojamame oro uoste būtų sudarytas koordinavimo komitetas. Tas pats koordinavimo komitetas gali būti paskirtas daugiau negu vienam oro uostui. Šio komiteto nariai gali būti bent jau oro vežėjai, nuolat besinaudojantys konkrečiu(-iais) oro uostu(-ais), ir jiems atstovaujančios organizacijos, atitinkamo oro uosto valdymo institucija, atitinkamos skrydžių valdymo tarnybos ir bendrosios aviacijos atstovai, nuolat besinaudojantys oro uostu.

▼M3

Koordinavimo komiteto uždaviniai yra:

a) teikti pasiūlymus koordinatoriui ir (arba) valstybei narei arba konsultacijas dėl:

- galimybių padidinti laikantis 3 straipsnio nustatytus oro uosto pajėgumus arba pagerinti jų naudojimą,
- koordinavimo parametrų, nustatomų laikantis 6 straipsnio,
- paskirstytų laiko tarpų naudojimo kontrolės būdų,
- vietinių nurodymų dėl laiko tarpų paskirstymo arba paskirstytų laiko tarpų naudojimo kontrolės atsižvelgiant *inter alia* į 8 straipsnio 5 dalyje numatytus galimus aplinkos apsaugos klausimus,
- eismo sąlygų pagerinimo tam tikrame oro uoste,
- rimtų problemų, su kuriomis susiduria nauji dalyviai, kaip numatyta 10 straipsnio 9 dalyje;
- visų klausimų, susijusių su oro uosto pajėgumais;

b) tarpininkauti visoms atitinkamoms šalims dėl skundų, susijusių su laiko tarpų paskirstymu, kaip numatyta 11 straipsnyje.

2. Valstybės narės atstovai ir koordinatorius kviečiami į koordinavimo komiteto posėdžius būti stebėtojais.

3. Koordinavimo komitetas parengia raštišką darbo reglamentą, *inter alia* apimančią dalyvavimą posėdžiuose, jų šaukimą ir dažnumą bei naudojamą(-as) kalbą(-as). Bet kuris koordinavimo komiteto narys gali pasiūlyti vietinius nurodymus, kaip numatyta 8 straipsnio 5 dalyje. Koordinatoriaus prašymu koordinavimo komitetas aptaria pasiūlytus vietinius nurodymus dėl laiko tarpų paskirstymo ir paskirstytų laiko tarpų naudojimo kontrolės. Ataskaita apie diskusijas koordinavimo komitete pateikiama atitinkamai valstybei narei, joje nurodomos atitinkamos komitete išreikštos pozicijos.

6 straipsnis

Koordinavimo parametrai

1. Koordinuojamame oro uoste atsakinga valstybė narė du kartus per metus, atsižvelgdama į visus atitinkamus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos apribojimus bei bet kokius jų pasikeitimus, užtikrina parametrų nustatymą laiko tarpams paskirstyti.

Šis veiksmas atliekamas remiantis objektyvia galimybių išdėstyti skrydžius analize, atsižvelgiant į įvairius eismo tipus tame oro uoste, oro erdvės perpildymą, galintį įvykti koordinavimo laikotarpiu, ir situaciją pajėgumų atžvilgiu.

▼ M3

Parametrai oro uosto koordinatoriui pateikiami iš anksto prieš pirminį laiko tarpsnių paskirstymą, reikalingą tvarkaraščių sudarymo konferencijoms.

2. Jeigu valstybė narė nevykdo veiksmų, nurodytų šio straipsnio 1 dalyje, koordinatorius, koordinavimo komiteto patarimu ir vadovaudamasis nustatytais pajėgumais, nustato atitinkamus koordinavimo laiko intervalus.

3. Prieš priimant galutinį sprendimą dėl laiko tarpsnių paskirstymo parametrų nustatymas ir taikyta metodologija bei jų pakeitimai išsamiai aptariami koordinavimo komitete, siekiant padidinti pajėgumus ir skirstytinų laiko tarpsnių skaičių. Visi atitinkami dokumentai pateikiami suinteresuotų šalių prašymu.

*7 straipsnis***Tvarkaraščių sudarytojams ir koordinatoriams pateikiama informacija****▼ M7**

1. Oro vežėjai, savo veiklą vykdantys arba ketinantys vykdyti oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, arba koordinuojamame oro uoste, atitinkamai tvarkaraščių sudarytojui arba koordinatoriui pateikia visą jų prašomą atitinkamą informaciją. Visa atitinkama informacija pateikiama tvarkaraščių sudarytojo arba koordinatoriaus nurodyta forma ir laikantis jų nurodytų terminų. Visų pirma, oro vežėjas, prašydamas paskirti laiko tarpsnius, koordinatoriui praneša, ar prašomų laiko tarpsnių atžvilgiu jam bus naudingas naujo dalyvio statusas pagal 2 straipsnio b arba ba punktą.

▼ M3

Visuose kituose oro uostose, kurių statusas nėra konkrečiai apibrėžtas, koordinatoriaus prašymu oro uosto valdymo institucija pateikia bet kokią savo turimą informaciją apie numatomas oro vežėjų paslaugas.

2. Jeigu oro vežėjas nepateikia šio straipsnio 1 dalyje nurodytos informacijos ir pakankamai įtikinamai neįrodo, kad egzistuoja atsakomybė lengvinančios aplinkybės, arba pateikia klaidingą ar klaidinančią informaciją, koordinatorius neatsižvelgia į to oro vežėjo, kuris nepateikė informacijos arba pateikė klaidingą ar klaidinančią informaciją, prašymą ar prašymus paskirti laiko tarpsnį. Koordinatorius tokiam oro vežėjui suteikia galimybę pateikti savo pastabas.

3. Tvarkaraščių sudarytojas arba koordinatorius, oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybos keičiasi visa informacija, kurios joms reikia atitinkamoms savo pareigoms vykdyti, įsikaitant duomenis apie skrydžius ir laiko tarpsnius.

*8 straipsnis***Laiko tarpsnių paskirstymas**

1. Laiko tarpsnių serijos to prašantiems vežėjams yra paskiriamos iš laiko tarpsnių fondo kaip leidimai naudoti oro uosto infrastruktūrą nutūpimo ar pakilimo tikslais tvarkaraštyje numatytu laikotarpiu, kuriam laiko tarpsnių prašoma ir kuriam pasibaigus laikantis 10 straipsnio nuostatų laiko tarpsniai turi būti grąžinti į laiko tarpsnių fondą.

▼ M7

2. Nedarant poveikio 7, 8a ir 9 straipsniams, 10 straipsnio 1 ir 2a dalims ir 14 straipsniui, šio straipsnio 1 dalis netaikoma, jei tenkinamos šios sąlygos:

▼ M3

— oro vežėjas laiko tarpsnių serijas naudoja reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui vykdyti pagal programą, ir

— tas oro vežėjas gali koordinatoriui įtikinamai įrodyti, kad tam tikra laiko tarpsnių serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo naudojama ne mažiau kaip 80 % tvarkaraščių sudarymo laikotarpio, kuriam laiko tarpsnio serija yra skirta.

Tokiu atveju minėta laiko tarpsnių serija suteikia atitinkamam oro vežėjui teisę į tą pačią laiko tarpsnių seriją kitu lygiaverčiu tvarkaraščių nustatymo laikotarpiu, jeigu oro vežėjas to paprašo laikydamasis 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto termino.

▼ M7

2a. 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu laiko tarpsnių serija, kuri pagal šio straipsnio 1 dalį buvo grąžinta į laiko tarpsnių 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 tarpsnius pagal 10a straipsnio 7 dalį, jei ta laiko tarpsnių serija dar nepaskirta vežėjui, kuriam ta serija iš pradžių priklausė, kitam lygiaverčiam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pagal šio straipsnio 2 dalį.

Jei pirmos pastraipos reikalavimus atitinka daugiau nei vienas prašymą pateikęs oro vežėjas, pirmenybė teikiama oro vežėjui, kuris panaudojo didesnę tos serijos laiko tarpsnių skaičių.

▼ M3

3. Nepažeidžiant 10 straipsnio 2 dalies, jeigu visų laiko tarpsnių negalima išdėstyti taip, kaip prašo atitinkami oro vežėjai, pirmenybė teikiama komerciniam oro susisiekimui, būtent reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui pagal programą. Jeigu pateikiami konkuruojantys prašymai dėl tos pačios susisiekimo kategorijos, pirmenybė teikiama visus metus vykdomai veiklai.

4. Prieš paskirstant likusius 10 straipsnyje nurodyto laiko tarpsnių fondo laiko tarpsnius kitiems to prašantiems oro vežėjams, laiko tarpsnių serijos gali būti iš naujo paskirstytos tik dėl su veikla susijusių priežasčių arba jeigu laiko tarpsnio nustatymas to prašantiems oro vežėjams pagerėtų, palyginti su iš pradžių prašytais laiko paskyrimais. Be aiškaus išankstinio koordinatoriaus sutikimo laiko tarpsniai negali būti paskirstyti iš naujo.

▼ **M3**

5. Koordinatorius taip pat atsižvelgia į papildomas taisykles ir nurodymus, oro transporto pramonės nustatytus pasauliniu mastu arba Bendrijoje, taip pat į vietines nuorodas, siūlomas koordinavimo komiteto ir patvirtintas valstybės narės ar bet kokios kitos kompetentingos institucijos, atsakingos už tam tikrą oro uostą, jei tokios taisyklės ir nurodymai nepaveikia koordinatoriaus nepriklausomumo, atitinka Bendrijos teisę ir jomis yra siekiama pagerinti oro uosto pajėgumų naudojimo veiksmingumą. Šias taisykles tam tikra valstybė narė pateikia Komisijai.

6. Jeigu prašomo laiko tarpsnio skirti negalima, koordinatorius informuoja prašančią oro vežėją, kodėl negalima įvykdyti jo prašymo, ir nurodo artimiausią alternatyvų laiko tarpsnį.

▼ **M7**

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 tarpsnių, kurie patenka į 10a straipsnio 3 dalyje nurodytą laikotarpį, laiką arba juos atšaukti. Šiomis aplinkybėmis koordinatorius atsižvelgia į šio straipsnio 5 dalyje nurodytas papildomas taisykles ir gaires, laikydamasis toje dalyje nustatytų sąlygų.

▼ **M3**

7. Be numatyto laiko tarpsnių paskirstymo tvarkaraščių sudarymo laikotarpiui, koordinatorius stengiasi įvykdyti pavienius netikėtus prašymus skirti laiko tarpsnius visų rūšių aviacijai, įskaitant bendrąją aviaciją. Šiuo tikslu gali būti skiriami 10 straipsnyje nurodytame fonde turimi ir prašantiems oro vežėjams dar nepaskirstyti laiko tarpsniai, taip pat laiko tarpsniai, kurių buvo atsisakyta paskutiniu metu.

*8a straipsnis***Laiko tarpsnių mobilumas**

1. Laiko tarpsniai gali būti:

a) bet kurio oro vežėjo perkelti iš vieno maršruto ar susisiekimo tipo į kitą to paties oro vežėjo maršrutą ar susisiekimo tipą;

b) perkelti:

i) iš patronuojančios ir dukterinės bendrovių bei tarp tos pačios patronuojančios bendrovės ir dukterinių bendrovių,

ii) kaip oro vežėjo kapitalo valdymo įsigijimo dalį,

iii) visiško ar dalinio perkėlimo atveju, kai laiko tarpsniai yra tiesiogiai susiję su perimtu oro vežėju;

c) keičiami tarp oro vežėjų vienas už vieną.

▼ **M3**

2. Apie šio straipsnio 1 dalyje nurodytus perkėlimus ar mainus pranešama koordinatoriui, ir jie negali įsigalioti be išankstinio aiškaus koordinatoriaus sutikimo. Koordinatorius atsisako patvirtinti perkėlimus ar mainus, jeigu jie neatitinka šio reglamento reikalavimų arba jeigu koordinatorius nėra įsitikinęs, kad:

- a) nebus pakenkta oro uosto veiklai, atsižvelgiant į visus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos apribojimus;
- b) bus laikomasi pagal 9 straipsnį nustatytų apribojimų;
- c) laiko tarpinių perkėlimas nepatenka į straipsnio 3 dalies taikymo sritį.

▼ **M7**

- 3. a) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b arba ba punkte, paskirtų laiko tarpinių negalima perkelti du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies b punkte, išskyrus teisėto bankrutavusios įmonės veiklos perėmimo atvejį.
- b) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b punkto ii ir iii papunkčiuose arba 2 straipsnio ba punkto ii papunktyje, paskirtų laiko tarpinių negalima perkelti į kitą maršrutą, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies a punkte, du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, nebent naujajame maršrute naujam dalyviui būtų suteikta tokia pat pirmenybė, kaip ir pirminiame maršrute.
- c) Naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b ar ba punkte, paskirtais laiko tarpniais negalima keistis, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies c punkte, du lygiaverčius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, nebent tuo siekiama pagerinti tarpinių laiką šiems skrydžiams, palyginti su pirminiais prašytais laiko tarpniais.

▼ **M3***8b straipsnis***Reikalavimų dėl žalos atlyginimo atmetimas**

Teisė į laiko tarpinių serijas, nurodytas 8 straipsnio 2 dalyje, neduoda pagrindo formuluoti reikalavimų dėl žalos atlyginimo už bet kokius apribojimus, suvaržymus ar jų panaikinimą pagal Bendrijos teisės aktus, ypač taikant su oro transportu susijusias Sutarties taisykles. Šis reglamentas nesumažina valdžios institucijų teisės reikalauti laiko tarpinių perkelti tarp oro vežėjų ir nurodyti, kaip juos paskirstyti pagal nacionalinę konkurencijos teisę arba Sutarties 81 ar 82 straipsnius, arba 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4064/89 dėl įmonių koncentracijos kontrolės⁽¹⁾. Šie perkėlimai gali būti vykdomi tik neišmokant piniginių kompensacijų.

⁽¹⁾ OL L 395, 1989 12 30, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1310/97 (OL L 180, 1997 7 9, p. 1).

▼ **M3***9 straipsnis***Įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas**

1. Jeigu maršrutui taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, valstybė narė koordinuojamame oro uoste gali rezervuoti tame maršrute numatytiems skrydžiams vykdyti reikalingus laiko tarpsnius. Jeigu atitinkamame maršrute rezervuoti laiko tarpsniai yra nenaudojami, jais, atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalį, gali pasinaudoti bet kuris oro vežėjas, suinteresuotas naudoti maršrutą laikantis įsipareigojimų teikti viešąsias paslaugas. Jeigu joks kitas oro vežėjas nėra suinteresuotas naudoti tą maršrutą ir atitinkama valstybė narė nepaskelbia konkurso pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punktą, laiko tarpsniai yra rezervuojami kitam maršrutui, kuriame bus vykdomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas, arba grąžinami fondui.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems laiko tarpsniams naudoti skelbiamas Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d-g punktuose ir 4 straipsnio 1 dalies i punkte numatytas konkursas, jeigu daugiau kaip vienas Bendrijos oro vežėjas, kuris negalėjo gauti laiko tarpsnių kuriuo nors metu valandą prieš koordinatoriaus prašomą skirti laiką arba po jo, yra suinteresuotas vykdyti skrydžius tuo maršrutu.

*10 straipsnis***Laiko tarpsnių fondas**

1. Koordinatorius sudaro fondą, kuriame kaupiami visi laiko tarpsniai, nepaskirstyti remiantis 8 straipsnio 2 ir 4 dalimis. Visi nauji laiko tarpsnių pajėgumai, nustatyti pagal 3 straipsnio 3 dalį, laikomi fonde.

2. Laiko tarpsnių serijos, oro vežėjui paskirtos reguliariam susisiekimui arba nereguliariam pagal programą vykdomam susisiekimui, nesuteikia tam oro vežėjui teisės gauti tas pačias laiko tarpsnių serijas per kitą lygiavertį laikotarpį, jei oro vežėjas negali įrodyti koordinatoriui, kad per laikotarpį, kuriam laiko tarpsnių serija buvo skirta, tas vežėjas koordinatoriaus leidimu laiko tarpsniais naudojosi ne mažiau kaip 80 % laiko.

▼ **M7**

2a. Nepaisant 2 dalies, oro vežėjui laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2022 m. kovo 27 d. iki 2022 m. spalio 29 d. suteikiama teisė į tokias pačias laiko tarpsnių serijas, kokios jam skirtos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d., jei oro vežėjas visas laiko tarpsnių serijas grąžino koordinatoriui, kad jas būtų galima perskirstyti, anksčiau nei 2021 m. vasario 28 d. Ši dalis taikoma tik toms laiko tarpsnių serijoms, kurios tam pačiam vežėjui buvo paskirtos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2020 m. kovo 29 d. iki 2020 m. spalio 24 d. Laiko tarpsnių, kuriais atitinkamas oro vežėjas gali pasinaudoti pagal šią dalį, skaičius negali viršyti 50 % laiko tarpsnių, kurie tam pačiam oro vežėjui buvo paskirti laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nuo 2020 m. kovo 29 d. iki 2020 m. spalio 24 d., nebent oro vežėjui, kuriam per ankstesnį lygiavertį laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, atitinkamame oro uoste vidutiniškai skirta mažiau kaip 29 laiko tarpsnių per savaitę.

▼ **M3**

3. Apskaičiuojant, kaip panaudojami laiko tarpsniai, neįskaitomi tie laiko tarpsniai, kurie iki sausio 31 d. buvo paskirti oro vežėjui kitam vasaros sezonui arba kurie buvo paskirti iki rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui ir kurie iki tų datų buvo grąžinti koordinatoriui perskirstyti.

4. Jei neįrodoma, kad laiko tarpsnių serija buvo naudojama 80 % viso laiko, visi laiko tarpsniai, sudarantys tą seriją, perkeliama į laiko tarpsnių fondą, išskyrus atvejus, kai tie laiko tarpsniai nebuvo naudojami dėl bet kurios iš šių priežasčių:

a) aplinkybės, kurių negalima numatyti arba išvengti, kurių oro vežėjas negali kontroliuoti ir dėl kurių:

— atitinkamam susisiekimui paprastai naudojamo tipo orlaiviui uždraudžiama skristi, arba

— uždaromas oro uostas ar oro erdvė,

— didelę atitinkamo paskirto laiko dalį atitinkamuose oro uostuose kyla rimtų darbo trikdžių, taip pat ir dėl tų laiko tarpsnių serijų kituose Bendrijos oro uostuose, susijusiuose su maršrutais, kuriems minėti trikdžiai turėjo įtakos;

b) oro susisiekimas nutrauktas dėl veiksmų, kuriais siekiama tam tikram susisiekimui daryti poveikį, ir dėl to oro vežėjas dėl praktinių ir (arba) techninių priežasčių negali vykdyti suplanuotos veiklos;

c) atitinkamas Bendrijos oro vežėjas patiria didelę finansinę žalą ir kai dėl to licenciją išduodanti institucija išduoda jam laikiną licenciją, galiojančią, kol bus atliktas finansinis oro vežėjo reorganizavimas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 5 straipsnio 5 dalį;

d) teismo proceso dėl 9 straipsnio taikymo maršrutams, kur pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas ir dėl to tokių maršrutų naudojimas laikinai sustabdomas;

▼ **M7**

e) valdžios institucijų priemonių, kuriomis siekiama spręsti COVID-19 plitimo problemą, įvedimas 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu maršruto pradžios arba pabaigos oro uoste, kuriame atitinkami laiko tarpsniai buvo naudojami arba planuojami naudoti, su sąlyga, kad tos priemonės dar nebuvo paskelbtos tuo metu, kai buvo paskirtos laiko tarpsnių serijos, jei tomis priemonėmis daromas didelis poveikis kelionių perspektyvumui, galimybei keliauti arba atitinkamų maršrutų paklausai ir jei tos priemonės lemia bet kurį iš šių veiksmų:

i) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį siena arba oro erdvė yra visiškai arba iš dalies uždaroma arba iš dalies ar visiškai sustabdomi ar sumažinami atitinkamo oro uosto pajėgumai,

ii) didelę atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, dalį keleiviams kyla didelių kliūčių keliauti tuo tiesioginiu maršrutu naudojantis bet kurio vežėjo paslaugomis, be kita ko,

▼ **M7**

- nustatomi kelionės apribojimai, grindžiami 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),
 - nustatomi būtinųjų tiesioginės paramos oro susisiekimo veiklai paslaugų teikimo apribojimai,
- iii) nustatomi oro transporto įgulų judėjimo apribojimai, dėl kurių iškyla didelių kliūčių teikti oro susisiekimo paslaugas iš oro uostų arba į juos, įskaitant atvejus, kai staiga nustatomas draudimas atvykti arba įgula įstringa nenumatytose vietose dėl karantino priemonių.

e punktas taikomas laikotarpiui, kuriuo taikomos tame punkte nurodytos priemonės, ir, neviršijant trečioje, ketvirtoje ir penktoje pastraipose nurodytų ribų, papildomam ne ilgesniam nei šešių savaičių laikotarpiui. Tačiau jei e punkte nurodytos priemonės nustoja būti taikomos likus mažiau nei šešioms savaitėms iki laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, likusiai šešių savaičių laikotarpio daliai e punktas taikomas tik tuo atveju, jei tam pačiam maršrutui naudojami kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, laiko tarpsniai.

e punktas taikomas tik laiko tarpsniams, naudojamiems tiems maršrutams, kuriems juos oro vežėjas jau naudojo prieš paskelbiant tame punkte nurodytas priemones.

e punktas nebetaikomas, jei oro vežėjas, naudodamas atitinkamus laiko tarpsnius, kad pakeistų maršrutą, kuriam valdžios institucijų priemonės nedaro poveikio.

Oro vežėjai gali pagrįsti, kodėl laiko tarpsnis neišnaudojamas pagal e punktą ne daugiau kaip dviem iš eilės einančiais laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis.

▼ **M3**

5. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija patikrina, kaip oro uosto, kuris patenka į šio reglamento taikymo sritį, taiko šio straipsnio 4 dalį.

Komisija priima sprendimą per du mėnesius nuo prašymo gavimo 13 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

6. Nepažeidžiant šio reglamento 8 straipsnio 2 dalies ir Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 8 straipsnio 1 dalies, fonde esantys laiko tarpsniai paskirstomi laiko tarpsnių prašiusiems vežėjams. Pirmiausia 50 % šių laiko tarpsnių skiriama naujiems dalyviams, išskyrus atvejus, kai naujų dalyvių prašymai skirti laiko tarpsnius sudaro mažiau kaip 50 % visų prašymų. Koordinatorius naujų dalyvių ir kitų vežėjų prašymus nagrinėja sąžiningai, laikydamasis kiekvienos tvarkaraščių sudarymo dienos koordinavimo laikotarpio.

▼ **M7**

Naujiems dalyviams pateikus prašymus, pirmenybė teikiama oro vežėjams, kuriems naujo dalyvio statusas suteikiamas pagal 2 straipsnio b punkto i ir ii papunkčius, 2 straipsnio b punkto i ir iii papunkčius arba 2 straipsnio ba punkto i ir ii papunkčius.

▼ **M3**

7. Naujas dalyvis, kuriam buvo pasiūlytas laiko tarpas per vienos valandos laikotarpį iki arba po jo prašomo skirti laiko, tačiau kuris tokio pasiūlymo atsisakė, tam tvarkaraščių sudarymo laikotarpiui netenka naujo dalyvio statuso.

8. Jeigu susisiektimo paslaugas teikia grupė oro vežėjų, tik vienas iš grupės oro vežėjų gali prašyti reikalingų laiko tarpų. Tokias susisiektimo paslaugas teikiantis oro vežėjas prisiima atsakomybę už veiklos kriterijų, reikalingų 8 straipsnio 2 dalyje nurodytam per ilgą laiką susiformavusiam precedentui išlaikyti, laikymąsi.

Vienam oro vežėjui paskirtus laiko tarpus gali naudoti kitas(-i) oro vežėjas(-ai), dalyvaujantis(-ys) bendroje veikloje, su sąlyga, kad oro vežėjo, kuriam laiko tarpai yra paskirti, paskirties kodas dėl koordinavimo ir kontrolės išlieka bendros veiklos pagrindu vykdomuose skrydžuose. Nutraukus šią veiklą, tokiu būdu naudoti laiko tarpai išlieka oro vežėjui, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti. Oro vežėjai, dalyvaujantys bendroje veikloje, prieš pradėdami minėtą veiklą praneša koordinatoriams tokios veiklos detales.

9. Jei naujiems dalyviams ir toliau iškyla rimtų problemų, valstybės narės užtikrina, kad būtų surengtas oro uosto koordinavimo komiteto posėdis. Posėdžio tikslas — išnagrinėti galimybes, kaip būtų galima pataisyti susidariusią padėtį. Į tokį posėdį kviečiama Komisija.

▼ **M7***10a straipsnis***Laiko tarpų skirstymas reaguojant į COVID-19 krizę**

1. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais koordinatoriai laiko, kad laikotarpiui nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2021 m. kovo 27 d. paskirtus laiko tarpus oro vežėjas, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti, panaudojo.

2. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais koordinatoriai laiko, kad laikotarpiui nuo 2020 m. sausio 23 d. iki 2021 m. vasario 29 d. paskirtus laiko tarpus oro vežėjas, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti, panaudojo, kiek tai susiję su oro susisiektimo paslaugų teikimu maršrutais, jungiančiais Sąjungos ir Kinijos Liaudies Respublikos arba Ypatingojo Administracinio Kinijos Liaudies Respublikos Regiono Honkongo oro uostus.

3. Kalbant apie laiko tarpus, kurie negrąžinti koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti, pagal 10 straipsnio 2a dalį, laikotarpiu nuo 2021 m. kovo 28 d. iki 2021 m. spalio 30 d. 8 straipsnio 2 dalies ir 10 straipsnio 2 dalies tikslais, jei oro vežėjas koordinatoriui įtikinamai įrodo, kad laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, tam tikra tam laikotarpiui paskirta laiko tarpų serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo išnaudota ne mažiau kaip 50 %, oro vežėjui suteikiama teisė į tą pačią laiko tarpų seriją kitu lygiaverčiu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

▼ **M7**

Šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytu laikotarpiu 10 straipsnio 4 dalyje ir 14 straipsnio 6 dalies a punkte nurodytos procentinės vertės yra 50 %.

4. Kalbant apie laiko tarpsnius, paskirtus datai nuo 2020 m. balandžio 9 d. iki 2021 m. kovo 27 d., 1 dalis taikoma tik jei oro vežėjas atitinkamus nepanaudotus laiko tarpsnius grąžino koordinatoriui, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams.

5. Jei Komisija, remdamasi Eurokontrolės, kuri yra Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo funkcijų tinklo valdytoja, paskelbtais duomenimis, nustato, kad oro eismo lygis, palyginti su lygiu atitinkamu 2019 m. laikotarpiu, toliau išlieka žemas ir pagal Eurokontrolės oro eismo prognozes greičiausiai toks išliks, ir taip pat, remdamasi patikimiausiais turimais moksliniais duomenimis, nustato, kad ši padėtis susiklostė dėl COVID-19 krizės poveikio, ji pagal 12a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad atitinkamai iš dalies pakeistų šio straipsnio 3 dalyje nustatytą laikotarpį.

Tais atvejais, kai tai būtina siekiant mažinti kintantį COVID-19 krizės poveikį oro eismo lygiui, Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šio straipsnio 3 dalyje nurodytos procentinės vertės keičiamos į vertes, patenkančias į 30–70 % intervalą. Šiuo tikslu Komisija atsižvelgia į pokyčius, įvykusius nuo 2021 m. vasario 20 d., remdamasi:

- a) Eurokontrolės paskelbtais oro eismo lygio duomenimis ir oro eismo prognozėmis;
- b) oro eismo tendencijų pokyčius laikotarpiais, kuriems sudaromas tvarkaraštis, atsižvelgiant į pokyčius, įvykusius nuo COVID-19 krizės pradžios, ir
- c) rodikliais, susijusiais su keleivinio ir krovininio oro transporto paklausa, įskaitant tendencijas, susijusias su orlaivių parko dydžiu, jo panaudojimu ir apkrovos koeficientais.

Pagal šią dalį deleguotieji aktai kitam vasaros laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, turi būti priimti ne vėliau kaip gruodžio 31 d., o kitam žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis, – ne vėliau kaip liepos 31 d.

6. Jeigu su užsitęsusiu COVID-19 krizės poveikiu oro transporto sektoriui Sąjungoje susijusiais atvejais yra priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti, pagal šį straipsnį priimtiems deleguotiesiems aktams taikoma 12b straipsnyje numatyta procedūra.

7. 3 dalyje nurodytu laikotarpiu, likus ne mažiau kaip trims savaitėms iki veiklos pradžios, oro vežėjai grąžina koordinatoriui laiko tarpsnius, kurių neketina naudoti, kad juos būtų galima perskirstyti kitiems oro vežėjams.

▼ **M4**

▼ **M3***11 straipsnis***Skundai ir teisė paduoti skundą**

1. Nepažeidžiant teisių paduoti skundą pagal nacionalinę teisę, skundai dėl 7 straipsnio 2 dalies, 8, 8a, 10 straipsnių, 14 straipsnio 1-4 dalių ir 14 straipsnio 6 dalies taikymo paduodami koordinavimo komitetui. Per vieną mėnesį nuo skundo padavimo komitetas apsvarsto klausimą ir, jeigu galima, pateikia koordinatoriui pasiūlymus dėl problemos išsprendimo. Jeigu skundo negalima išspręsti, atsakinga valstybė narė gali per kitą dviejų mėnesių laikotarpį numatyti oro vežėjus ar oro uostui atstovaujančių organizacijų arba kitos trečiosios šalies tarpininkavimą.

2. Valstybė narė, laikydamasi nacionalinės teisės, imasi atitinkamų priemonių koordinatoriams apsaugoti nuo ieškinių dėl žalos, susijusios su jų funkcijomis pagal šį reglamentą, atlyginimo, išskyrus didelio neat-sargumo ar sąmoningo nusižengimo atvejus.

▼ **B***12 straipsnis*▼ **M3****Santykiai su trečiosiomis šalimis**

1. Jei paaiškėja, kad trečioji šalis, skirstydama laiko tarpnius oro uostuose:

- a) Bendrijos oro vežėjams netaiko režimo, panašaus į tą, kuris tos šalies oro vežėjams suteikiamas šiuo reglamentu, arba
- b) Bendrijos oro vežėjams *de facto* netaiko nacionalinio režimo, arba
- c) kitų trečiųjų šalių oro vežėjams taiko palankesnę režimą nei Bendrijos oro vežėjams,

Komisija 13 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka gali nuspręsti, kad valstybė narė arba valstybės narės imsis priemonių, įskaitant visišką ar dalinį šio reglamento taikymo sustabdymą tos trečiosios šalies oro vežėjui ar vežėjams, siekiant ištaisyti atitinkamos trečiosios šalies diskriminuojantį elgesį.

▼ **B**

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie visus rimtus sunkumus, su kuriais teisiškai ar faktiškai susiduria Bendrijos oro vežėjai, norėdami gauti laiko tarpnių trečiosiose šalyse.

▼ **M5***12a straipsnis***Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

▼ **M7**

2. 10a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2022 m. vasario 21 d.

▼ **M5**

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 10a straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 10a straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareikia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsimas dviem mėnesiais.

*12b straipsnis***Skubos procedūra**

1. Pagal šį straipsnį priimti deleguotieji aktai įsigalioja nedelsiant ir taikomi, jei nepareiškama 2 dalyje nurodytų prieštaravimų. Pranešime Europos Parlamentui ir Tarybai apie deleguotąjį aktą nurodomos skubos procedūros taikymo priežastys.

2. Europos Parlamentas arba Taryba, laikydamiesi 12a straipsnio 6 dalyje nurodytos procedūros, gali pareikšti prieštaravimų dėl deleguotojo akto. Tokiu atveju Komisija, gavusi Europos Parlamento arba Tarybos pranešimą apie sprendimą pareikšti prieštaravimų, nedelsdama panaikina aktą.

▼ **M3***13 straipsnis***Komitetas**

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Darant nuorodą į šią straipsnio dalį, taikomi 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾, 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis — trys mėnesiai.

3. Komisija taip pat gali konsultuoti komitetą bet kokiais kitais klausimais, susijusiais su šio reglamento taikymu.

4. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

▼ **M3***14 straipsnis***Vykdymas**

1. Kompetentingos skrydžių valdymo institucijos gali atmesti oro vežėjo skrydžio planą, jeigu oro vežėjas ketina nutūpti koordinuojamame oro uoste ar pakilti iš to uosto jo koordinavimo metu, neturėdamas koordinatoriaus jam skirtą laiką tarpinio.

2. Koordinatorius panaikina preliminarai oro vežėjui paskirtas laiko tarpinių serijas ir sausio 31 d. perkelia jas į fondą kitam vasaros sezonui arba rugpjūčio 31 d. — kitam žiemos sezonui, jeigu įmonė tą dieną neturi veiklos licencijos ar jai lygiavertio dokumento arba jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija nėra pareiškusi, kad veiklos licencija ar jai lygiavertis dokumentas galbūt bus išduotas iki atitinkamo tvarkaraščio sudarymo laikotarpio pradžios.

3. Koordinatorius panaikina oro vežėjo laiko tarpinių serijas, gautas po mainų pagal 8a straipsnio 1 dalies c punktą, jeigu šios serijos nebuvo naudotos pagal paskirtį, ir perkelia laiko tarpinius į fondą.

4. Oro vežėjai, pakartotinai ir apgalvotai oro susisiekimus vykdantys laiku, kuris gerokai skiriasi nuo paskirto laiko tarpinio, esančio laiko tarpinių serijos dalimi, arba naudoja laiko tarpinius visai kitaip, negu nurodyta laiko tarpinių paskirstymo metu, ir taip kenkia oro uosto ar oro eismo veiklai, netenka 8 straipsnio 2 dalyje nurodyto savo statuso. Koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją ir vieną kartą jį perspėjęs, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpinių serijas ir perkelti jas į fondą.

▼ **M7**

5. Valstybės narės nustato ir taiko veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas sankcijas ar lygiavertes priemones oro vežėjams, kurie pakartotinai ir tyčia nesilaiko šio reglamento.

▼ **M3**

6. a) Nepažeidžiant 10 straipsnio 4 dalies, jeigu oro vežėjas negali pasiekti 80 % naudojimo normos, nurodytos 8 straipsnio 2 dalyje, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpinių serijas ir perkelti jas į fondą.

b) Nepažeidžiant 10 straipsnio 4 dalies, jeigu po paskirto laiko, atitinkančio 20 % serijų galiojimo laikotarpį, jokie tos serijos laiko tarpiniai nebuvo panaudoti, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui tam tikras laiko tarpinių serijas perkelia į fondą.

▼ **M7**

- c) 10a straipsnio 3 dalyje nurodytu laikotarpiu, kai koordinatorius, remdamasis turima informacija, nustato, kad oro vežėjas nutraukė veiklą oro uoste ir nebegali panaudoti jam paskirtų laiko tarpų, jis, išklauses atitinkamą oro vežėją, atima iš to oro vežėjo tam tikras laiko tarpų serijas likusiai laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, daliai ir perkelia jas į fondą.

▼ **M3***14a straipsnis***Ataskaita ir bendradarbiavimas**

1. Ne vėliau kaip praėjus trejiems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia jo taikymo ataskaitą. Ataskaitoje visų pirma turi atsispindėti 8, 8a ir 10 straipsnių taikymas.
2. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja taikydamos šį reglamentą, ypač dėl informacijos rinkimo šio straipsnio 1 dalyje minėti ataskaitai.

▼ **B***15 straipsnis***Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja trisdešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.