



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 18.7.2006
KOM(2006) 396 galutinis

2006/0130 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl bendrų taisyklių teikiant oro susisiekimo paslaugas Bendrijoje
(pakeistas)**

(pateikta Komisijos)

{SEK(2006) 943}
{SEK(2006) 976}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Reglamentuose (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92 pateiktomis liberalizavimo nuostatomis – vidaus oro susisiekimo rinkai skirtu „trečiuoju nuostatų rinkiniu“ – buvo suteiktas postūmis oro susisiekimo paslaugas teikti veiksmingiau ir jas paversti labiau prieinamomis. Tačiau pastarojo dešimtmečio patirtis patvirtino, kad tam tikros trečiojo nuostatų rinkinio priemonės taikomos prastai, jas reikia apibūdinti aiškiau arba persvarstyti. Kadangi valstybės narės tris reglamentus taiko, aiškina skirtingai ir kadangi tam tikrus dalykus būtina išdėstyti aiškiau, minėtus reglamentus reikia persvarstyti, siekiant visoms ES oro laivyno bendrovėms iš tikro sukurti vienodas sąlygas. Trečiojo nuostatų rinkinio persvarstymu siekiama didinti rinkos veiksmingumą, tobulinti vežimo oro transportu paslaugų saugą ir gerinti keleivių apsaugą.

- **Bendrosios aplinkybės**

1992 m. liepos 23 d. priėmus tris Tarybos reglamentus – Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92, t. y. vadinamąjį „trečiąjį nuostatų rinkinį“ – buvo pereita į baigiamąjį oro susisiekimo Bendrijoje liberalizavimo etapą. Anksčiau nei minėtasis trečiasis nuostatų rinkinys, 1987 m. gruodžio mėn. buvo priimtas „pirmasis nuostatų rinkinys“, o 1990 m. birželio mėn. – „antrasis nuostatų rinkinys“.

Nuo „trečiojo nuostatų rinkinio“ įsigaliojimo praėjus daugiau nei dešimtmečiui galima pasakyti, kad šis rinkinys paskatino neregėtą oro susisiekimo plėtrą Europoje. Senosios monopolijos išnyko, buvo sukurta kabotažo sistema Bendrijoje ir visose rinkose suintensyvėjo konkurencija, iš kurios naudos turi vartotojai.

Nepaisant minėtos pažangos daugelis Bendrijos oro laivyno bendrovių ir toliau nepajėgia keleiviams siūlomų vietų skaičiaus suderinti su paklausa (pasiūla viršija paklausą); be to, minėtoms bendrovėms kliudo pernelyg didelis rinkos suskaidymas. „Trečiąjį nuostatų rinkinį“ nenuosekliai taikant valstybėse narėse ir vis nepanaikinant apribojimų teikiant oro susisiekimo paslaugas Bendrijoje:

- o nėra sukurta vienodų sąlygų: rinkos veiksmingumui turi įtakos konkurencijos iškreipimai (t. y. skirtingas veiklos licencijai nustatytų reikalavimų taikymas; ES oro vežėjai diskriminuojami atžvelgiant į jų nacionalinę priklausomybę; taikomos nevienodos sąlygos sprendžiant dėl maršrutų į trečiąsias šalis; ir t. t.);

- o nenuosekliai taikomos taisyklės, kuriomis yra nustatoma orlaivių su įgula nuoma iš trečiųjų šalių – dėl to iškraipoma konkurencija ir sulaukiama socialinių padarinių;

- o keleiviai negali naudotis visais vidaus rinkos teikiamais pranašumais, nes trūksta skaidrumo dėl kainų arba tie pranašumai yra apribojami diskriminaciniais veiksmais, kurių imamasi atsižvelgiant į gyvenamąją vietą.

- **Pasiūlymo srityje taikomos nuostatos**

Pasiūlymu siekiama perstvarstyti Reglamentus (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92 ir parengti suvestinį jų tekstą.

- **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymu sustiprinama vidaus rinka, t. y. skatinamas rinkos vientisumas ir atitinkamomis priemonėmis Europos oro vežėjams, kurie yra pajėgūs varžytis su savo konkurentais tarptautiniu lygiu, sukuriama intensyvesnė konkurencijos aplinka. Pasiūlymu prisidedama siekiant Lisabonos strategijos tikslų, t. y. didinamas Europos gebėjimas konkuruoti.

Ypatingas dėmesys buvo skirtas paprastinant Reglamentų (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92 tekstus ir parengiant suvestinę jų redakciją. Minėta veikla buvo vykdoma laikantis Komisijos įsipareigojimo paprastinti Bendrijos teisyną *acquis*, šį teisyną atnaujinti ir mažinti jo apimtį.

Jeigu būtų pritarta vienam kitam iš siūlomųjų pakeitimų, tada galėtų būti daromas poveikis aplinkai. Reikia pasakyti, kad Komisija jau yra paskelbusi keletą poveikiui aplinkai skirtų dokumentų, kurie buvo įtraukti į Tvariosios plėtros strategijos ir Europos klimato kaitos programą (žr. dar „Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas“, Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, 2005 m. rugsėjo 27 d. KOM (2005) 459).

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiriamieji sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

Prieš pradėdant rengti šį pasiūlymą buvo suorganizuotos viešosios konsultacijos, nes iš suinteresuotų asmenų ir įstaigų buvo siekiama sukaupti kuo daugiau pastabų ir pasiūlymų. Komisija iš nacionalinių valdžios institucijų, tarptautinių organizacijų, oro vežėjų ir jiems atstovaujančių įstaigų, oro uostų, oro susisiekimo darbuotojams ir oro susisiekimo paslaugų vartotojams atstovaujančių organizacijų gavo 56 pasiūlymus.

2004 m. vasario 26 d. Briuselyje buvo surengtas konsultacinis posėdis su suinteresuotosiomis šalimis. Posėdyje dalyvavo 11 valstybių narių delegacijos ir oro laivyno bendrovės, oro uostams, turizmo paslaugų teikėjams, oro sektoriaus tarnautojams ir darbuotojams atstovaujančių 11 organizacijų delegacijos.

Atsakymų santrauka, ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Dauguma respondentų yra patenkinti galiojančiais reglamentais, tačiau jie pritaria būtinybei priimti keletą pakeitimų ir nuosekliau vykdyti derinimo politiką, kurią būtų galima įgyvendinti išsamiau redaguojant tekstus arba parengus nuodugnias projektų rekomendacijas. Buvo pareikštas pageidavimas moderninti ir paprastinti tekstus, atšaukti nuostatas, kurios buvo reikalingos 1992 m., tačiau dabar jos neatitinka

poreikių.

Jeigu tai Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92, reikia išsamiau nustatyti griežtesnius finansinio oro vežėjų pajėgumo kontrolės ir orlaivių nuomos reikalavimus.

Dėl Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dauguma respondentų pabrėžė, kad santykiai su trečiosiomis šalimis turi būti pagrįsti specialiais susitarimais ir taisyklėmis. Beveik visos suinteresuotos šalys pritarė, kad reikia paprastinti tvarką, pagal kurią nustatoma, ar vykdomi su viešąja paslauga susiję išipareigojimai, tačiau daugelis oro vežėjų nurodė pavojų, jog gali būti iškraipoma konkurencija, jeigu į su viešąja paslauga susijusių išipareigojimų vykdymą būtų kreipiamas pernelyg didelis dėmesys. Didesnioji respondentų dalis pritarė, kad būtų aiškiau suformuluotos oro eismo sratų paskirstymo tarp uostų taisyklės ir nustatyti objektyvūs kriterijai.

Jeigu kalbama apie Reglamentą (EEB) Nr. 2409/92, tai oro vežėjai prieštaravo bet kokioms priemonėms, galinčioms apriboti laisvę nustatyti kainas (dabartiniu metu ši laisvė yra numatyta konkurencijos įstatyme ir Reglamento Nr. 2409/92 apsaugos sąlygose. Tačiau atrodo, kad keletas regioninės valdžios institucijų ir vartotojų organizacijų norėtų imtis veiksmų, kuriais būtų užtikrinamas didesnis skaidrumas ir tikrosios galimybės visiems europiečiams naudotis Sąjungoje siūlomomis kainomis.

Rengiant siūlomą persvarstytą variantą visos pastabos, pareikštos per konsultacijas, buvo atidžiai išnagrinėtos. Per konsultacijas priertos išvados buvo įtrauktos į parengtą poveikio įvertinimą. Dėl poveikio įvertinimo su nepriklausomu konsultantu buvo sudaryta sutartis (poveikio įvertinimas buvo atliekamas nuo 2004 m. gruodžio iki 2005 m. spalio mėn.).

Nuo 2003 m. kovo 17 d. iki 2003 m. rugsėjo 30 d. internete buvo rengiamos atviros konsultacijos. Komisija gavo 56 atsakymus. Su rezultatais galima susipažinti internete http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Ekspertų žinių kaupimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Persvarstant „trečiąją nuostatų rinkinį“ nebuvo siekiama iš esmės pakeisti teisinės sistemos – tenorėta numatyti keletą pakeitimų, kurie skirti iškilusiems klausimams spręsti. Visi pasiūlymai, kurie iš esmės nederą su nusistovėjusia teisine sistema, pvz., pasiūlymas įsteigti Bendrijos licencijas išduodančią instituciją, buvo atmesti per konsultacijas. Dėl to pasirinktis „jokių keitimų“ buvo lyginama su „keitimo“ pasirinktimi tada, jeigu pastaroji buvo „sudaryta“ iš kelių priemonių, tiesiogiai skirtų kiekvienam iš klausimų, kurie buvo iškelti analizuojant „trečiąją nuostatų rinkinį“:

1. Jeigu pasirinktis „jokių keitimų“ – tada nekeičiami trys reglamentai, šiuo metu sudarantys vidaus oro susisiekimo rinkos „trečiąją nuostatų rinkinį“. Pirmiau minėti keblumų, kurių atsiranda nenuosekliai taikant į „trečiąją nuostatų rinkinį“ įeinančius reglamentas, ko gero, ne tik nepavyktų pašalinti, bet jie sukeltų dar didesnių nesklandumų, jeigu teisės aktai nebūtų keičiami.

2. „Keitimo“ pasirinktis – tai kelis kartus atliktas „trečiojo nuostatų rinkinio“ keitimas siekiant užtikrinti vienodą ir veiksmingą minėtame rinkinyje nustatytų taisyklių taikymą. Poveikio įvertinimas įrodė, kad minėtos priemonės būtų tinkamos tikslui siekti, jų ekonominis ir socialinis poveikis būtų neabejotinas, o aplinkos apsaugos išlaidos būtų nedidelės.

Komisija atliko darbo programoje numatytą poveikio vertinimą, kuris yra pridedamas prie šio pasiūlymo.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

Reglamento projektu būtų užtikrinimas vienodas ir veiksmingas Bendrijos teisės aktų taikymas vidaus oro susisiekimo rinkoje, nes išgalėtų griežtesni ir tikslesni taikymo kriterijai (pvz., nustatyti veiklos licencijoms, orlaivių nuomai, su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams ir oro eismo srautų paskirstymo taisyklėms). Be to, minėtu pasiūlymu būtų pagerintas vidaus rinkos veikimas, nes būtų panaikinti kol kas galiojantys apribojimai teikti oro susisiekimo paslaugas (šie apribojimai buvo nustatyti valstybių narių anksčiau sudarytuose dvišaliuose susitarimuose) ir Bendrijai būtų suteikta teisė su trečiosiomis šalimis derėtis dėl skrydžių laisvių Bendrijoje. Pasiūlymu išplečiamos vartotojų teisės, t. y. skatinama, kad būtų didinamas kainų skaidrumas, ir dar labiau suvaržomas diskriminavimas.

Pasiūlymu paprastinami ir derinami teisės aktai, t. y. pasiūlymu pašalinamos poreikių neatitinkančios „trečiojo nuostatų rinkinio“ dalys ir, jeigu reikia, aiškiau formuluojamas tekstas. Iš trijų galiojančių reglamentų, iš kurių yra sudarytas „trečiasis nuostatų rinkinys“, tekstų bus parengtas suvestinis tekstas.

- **Teisinis pagrindas**

Šio reglamento projektas, kuriuo panaikinami Reglamentai (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92, yra pagrįstas Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, jeigu pasiūlymas nepriklauso išskirtinei Bendrijos kompetencijai.

Valstybės narės pasiūlymo tikslų negali tinkamai pasiekti dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

– Patirtis, sukaupta „trečiąjį nuostatų rinkinį“ diegiant vidaus oro susisiekimo rinkoje, įrodė, kad valstybės narės teisės aktus aiškina ir juos taiko skirtingai. Dėl to, kad valstybės narės teisės aktus aiškina ir juos taiko nenuosekliai, sunkiai sekasi Bendrijos oro vežėjams nustatyti vienodas sąlygas. Minėtų nesklandumų, atsižvelgiant į tarptautinį oro susisiekimo pobūdį, negalima pašalinti pavienės valstybės narės priimamomis priemonėmis.

– Kadangi „trečiasis nuostatų rinkinys“ taikomas nenuosekliai, dėl to vidaus oro

susisiekimo rinkoje iškraipoma konkurencija, t. y. skirtingų valstybių narių oro vežėjai veiklą vykdo nevienodomis sąlygomis.

Bendrijos veiksmai leistų geriau pasiekti pasiūlymo tikslų dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

– geriausiai užtikrinti, kad „trečiasis nuostatų rinkinys“ būtų taikomas nuosekliau, galima Bendrijos lygiu aiškinant ir nustatant šio rinkinio taisykles.

– iš Bendrijos teisės aktų reikia pašalinti kelias kliūtis, trukdančias laisvai teikti oro susisiekimo paslaugas.

– Nurodytus trūkumus, atsižvelgiant į daugiašalių jų pobūdį, galima pašalinti tik imantis priemonių Sąjungos lygiu.

Dėl to pasiūlymas atitinka subsidarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau išvardytų priežasčių.

– Siūlomame „trečiojo nuostatų rinkinio“ persvarstyme beveik nepakeičiama galimybė priimti nacionalinius sprendimus, tačiau siekiama užtikrinti nuoseklų Bendrijos teisės aktų aiškinimą. Tik tam tikrais atvejais, jeigu priėmus nacionalinius sprendimus galėtų atsirasti didelė tikimybė, kad rinka būtų iškraipoma, buvo išplėtos Bendrijos galimybės imtis atitinkamų veiksmų.

– Administracinė našta kelių valstybių narių nacionalinėms valdžios institucijoms, prižiūrinčioms veiklos licencijas, gali padidėti, nes pasiūlyme yra nustatoma griežtesnė tų licencijų priežiūra. Tačiau kitose srityse, kuriose aptariamos pasiūlyme, administracinė našta neturėtų keistis arba sumažėtų (pvz., su viešąja paslauga susiję išipareigojimai).

- **Priemonių pasirinkimas**

Siūloma priemonė: reglamentas.

Kitos priemonės nebūtų tinkamos dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Reglamentas – pati tinkamiausia priemonė, nes:

pasiūlyme aptariamas trijų galiojančių reglamentų persvarstymas;

– siekiama užtikrinti nuoseklesnį Bendrijos teisės aktų taikymą vidaus oro susisiekimo rinkoje.

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio poveikio Bendrijos biudžetui.

5) PAPILDOMA INFORMACIJA

• Paprastinimas

Pasiūlyme numatoma supaprastinti teisės aktus.

Iš šio pasiūlymo išbrauktos poreikių neatitinkančios priemonės, o reglamentų nuostatos, jų išdėstymas ir suformulavimas – jeigu įmanoma – persvarstytas siekiant, kad tuos reglamentas būtų lengviau suprasti ir kad būtų išvengta dviprasmiško aiškinimo. Be to, todėl, kad reglamentų struktūra buvo supaprastinta, iš jų buvo parengtas suvestinis tekstas.

Pasiūlymas yra įtrauktas į Komisijos vykdomą *acquis communautaire* atnaujinimo ir paprastinimo bei jos Darbo ir įstatymų leidybos programą (nuoroda 2002/TREN 28).

• Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Priėmus šį pasiūlymą, galiojantys teisės aktai bus panaikinti.

• Europos ekonominė erdvė

Siūlomas aktas yra susijęs su EEE ir todėl turėtų būti jai taikomas.

• Išsamus pasiūlymo paaiškinimas

1. Suteikiant ir atšaukiant veiklos licenciją taikomų reikalavimų sugriežtinimas

Finansinis oro laivyno bendrovių pajėgumas yra tikrinimas laikantis skirtingų reikalavimų – vienos valstybės narės, išdavusios licenciją, jie griežtesni, kitoje – taikomi ne tokie griežti reikalavimai. Dėl to skirtingų valstybių narių oro laivyno bendrovėms iš tikro nustatomos nevienodos sąlygos ir todėl lėčiau vienijama rinka. Be to, jeigu finansiniu atžvilgiu nepajėgios oro laivyno bendrovės ir toliau vykdo veiklą, pavojus iškyla ne tik dėl tų bendrovių veiklos saugos, bet atsiranda ir finansinė rizika, kuri grėstų vartotojams tuo atveju, jeigu oro vežėjas bankrutuotų.

Pasiūlyme yra nustatoma, kad valstybės narės turi griežtinti veiklos licencijų priežiūrą ir sustabdyti tokių licencijų galiojimą arba jas atšaukti, jeigu toliau nesilaikoma reglamento reikalavimų (5–10 straipsniai). Siekiant užtikrinti, kad valstybės narės neturėtų galimybės nesiimti reikiamų veiksmų, pasiūlyme yra nustatyta, jog Komisija turi teisę atšaukti veiklos licenciją (14 straipsnis).

Pasiūlymo projektas buvo parengtas taip, kad būtų numatyta galimybė ateityje išplėsti Europos Aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA, angl. EASA) kompetenciją prižiūrėti saugą ir (arba) išduodant licencijas, siekiant užtikrinti kuo veiksmingesnę ir nuoseklesnę oro vežėjų priežiūrą.

2. Pasiūlyme yra nustatomi griežtesni orlaivių nuomos reikalavimai (13 straipsnis)

Jeigu orlaiviai iš trečiųjų šalių nuomojami su įgula, tada ES oro laivyno bendrovės veiklą gali vykdyti kur kas lanksčiau – dėl to didėja ekonominis ES oro laivyno bendrovių sektoriaus veiklos veiksmingumas, kuris yra naudingas vartotojams. Tačiau

taikant dabartinės Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatas kyla su socialiniais ir saugos klausimais susijęs susirūpinimas. Valstybėse narėse taikomos nevienodos nuomos taisyklės ir yra nusistovėjusi skirtinga nuomos tvarka (ypač tai pasakyтина apie orlaivių nuomą su įgulomis).

Kadangi vienos valstybės narės, įvertindamos iš trečiųjų šalių išnuomotų orlaivių saugą, laikosi labai griežtų, o kitos – ne tokių griežtų reikalavimų, kyla susirūpinimas saugos lygiais. Tam tikrais atvejais, jeigu orlaivis su įgula dažnai nuomojamas iš trečiųjų šalių, atsiranda susirūpinimo, kad dėl minėtos nuomos galima sulaukti nepalankių socialinių padarinių.

Pasiūlyme yra nustatomi griežtesni reikalavimai siekiant, kad būtų apribota nepalankių socialinių padarinių atsiradimo rizika ir būtų padidinta sauga. Pasiūlyme pabrėžiama, kad jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija ketina išduoti leidimą orlaivių nuomos susitarimui sudaryti, minėta institucija turi patvirtinti, jog laikomasi saugos standartų, kurie atitinka lygiaverčius Bendrijos saugos reikalavimus. Jeigu ketinama nuomotis trečiojoje šalyje registruotą orlaivį, sudaryti nuomos sutartį bus leidžiama tik išskirtiniais atvejais, sutartį leidžiama sudaryti ne ilgesniam nei šešių mėnesių laikotarpiui ir ją pratęsti leidžiama tik kartą (pasibaigus orlaivio nuomos sutarčiai, kuri galiojo per tam tikrą vežimo oro transportu sezoną, jos galiojimą leidžiama pratęsti ne kitam, o tik dar kitam sezonui).

3. Pasiūlyme aiškiau išdėstomos taisyklės, kurios taikomos su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams (toliau – SVPSI, angl. PSO) (16, 17 ir 18 straipsniai)

Taisyklės, kurios taikomos su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams, buvo persvarstytos siekiant, kad būtų sumažinta administracinė našta, pernelyg didelio dėmesio nebūtų skiriama su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams ir kad į konkursus būtų įtraukiama kuo daugiau dalyvių. Įpareigojimai skelbti buvo pakeisti, t. y. buvo nustatyta, kad *Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje* užtenka paskelbti trumpą pranešimą.

Komisija, siekdama, kad pernelyg didelė reikšmė nebūtų suteikiama su viešąja paslauga susijusiems įsipareigojimams, atskirais atvejais gali prašyti, kad būtų parengta veiklos ataskaita, kurioje būtų nurodytos visos su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų aplinkybės, o tų įsipareigojimų pagrindumas turėtų būti įvertintas ypač kruopščiai tada, jeigu juos ketinama nustatyti tų maršrutų atžvilgiu, kuriuose jau teikiamos vežimo geležinkelio transportu paslaugos ir kuriais naudojantis kelionė trunka ne ilgiau nei tris valandas. Pasiūlymo sąlygos buvo pakeistos, t. y. ilgiausia koncesijos galiojimo trukmė (iki šiol buvo 3 metai) buvo pratęsta iki ketverių metų (arba, jei tai ypač atokūs regionai – iki penkerių metų). Pasiūlymo procedūra koncesijai atnaujinti turi būti pradėta bent prieš šešis mėnesius, siekiant, kad būtų galima kruopščiai įvertinti, ar ir toliau reikia išlaikyti draudimą patekti į maršrutą.

Be to, buvo nustatyta ypatingos skubos procedūra, kurią galima taikyti tuo atveju, jeigu netikėtai būtų nustota teikti paslaugas tais maršrutais, kuriems galioja su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai.

Jeigu pasiūlytas reglamentas, kai jis bus priimtas, ir toliau užtikrintų lygiavertį skaidrumą, ne diskriminavimą ir proporcingumą, kuriuos Komisija buvo nustačiusi savo pasiūlyme dėl kompensacijų už viešąsias paslaugas nustatymo ir kompensacijų

mokėjimo ir, siekdama ūkio subjektams suteikti teisinį tikrumą dėl pagal šį reglamentą skiriamos kompensacijos, išmokamos už su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų vykdymą. Komisija ne vėliau nei iki reglamento įsigaliojimo ketina priimti 86 straipsnio 3 dalimi pagrįstą privalomąjį teisės normų aktą, kuriame kompensacija tiek, kiek ją galima laikyti valstybės pagalba, skelbiama suderinama ir kuriame nustatoma, kad apie tokią kompensaciją neprivaloma pranešti. Minėtu teisės normų aktu galėtų būti atnaujintas 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas (OL L 312, 2005 11 29), į kuri būtų įterpta nuoroda į šį naują reglamentą ir kuris jo taikymo sritį išplėstų visoms kompensacijoms (šios kompensacijos oro laivyno bendrovėms buvo suteiktos pagal šį reglamentą) už viešąsias paslaugas.

4. Pasiūlymu pašalinamos neatitiktys, atsiradusios tarp vidaus oro susisiekimo rinkos ir trečiosioms šalims skirtų paslaugų (15 ir 22 straipsniai).

Kadangi buvo atsižvelgta į nuomones, kurios buvo pareikštos per konsultacijas, dėl to pasiūlyme santykiams su trečiosiomis šalimis skiriama tik tiek dėmesio, kiek jie yra tiesiogiai susiję su „trečiojo nuostatų rinkinio“ nuostatomis.

Siekiant užtikrinti vidaus rinkos ir išorinių jos aspektų darną, įskaitant bendro Europos dangaus aspektus, trečiųjų šalių oro laivyno bendrovėms patekimas į Bendrijos vidaus rinką turėtų būti tvarkomas nuosekliai, t. y. Bendrijos lygiu rengiant derybas. Dėl to Europos Bendrijos yra atsakingos už derybas su trečiosiomis šalimis dėl skrydžių teisių Bendrijos viduje.

Kol kas galiojančiuose dvišaliuose valstybių narių sudarytuose susitarimuose nustatyti apribojimai bus atšaukti, dėl to bus panaikintas Bendrijos oro vežėjų diskriminavimas jiems naudojant bendrąjį kodą ir nustatant kainas, kai Bendrijos oro vežėjai vykdo skrydžius maršrutais į trečiąsias šalis, jeigu vežėjai leidžiasi ne jų, o kitos valstybės narės teritorijoje esančioje vietovėse.

5. Pasiūlyme aiškiau suformuluotos taisyklės, kurios taikomos oro eismo srautus paskirstant tarp uostų (19 straipsnis)

Dabartinė dviejų etapų tvarka – pirma sukuriami oro uosto sistema, o tada nustatomos oro eismo srautų skirstymo taisyklės – keičiama vieno etapo tvarka, t. y. atsisakoma „oro uosto sistemos“ sąvokos: Valstybės narės oro uostams, kurie aptarnauja tą patį miestą arba aglomeraciją, gali nustatyti oro eismo srautų paskirstymo taisykles, tačiau jas iš pradžių turi patvirtinti Komisija (pasitarusi su atitinkamu komitetu). Be to, pasiūlyme yra nustatoma, kad atitinkamiems oro uostams būtų sukuriami reikiama transporto infrastruktūra ir kad tarp oro uostų bei miesto ar aglomeracijos, kurią minėti uostai aptarnauja, turėtų būti teikiamos reikiamo dažnumo, patikimos ir veiksmingos viešojo susisiekimo paslaugos.

Pasiūlyme nustatoma, kad rengiant oro eismo srautų paskirstymo taisykles būtų atsižvelgiama į proporcingumo ir skaidrumo principus ir kad jos būtų pagrįstos objektyviais kriterijais. Ši nuostata patvirtina, kad oro eismo srautų paskirstymo taisyklėmis negalima piktnaudžiauti siekiant diskriminuoti oro vežėjus.

6. Pasiūlymu skatinamas kainų skaidrumas ir sąžininga kainų politika

Dažnai pasitaikantis dalykas, kuris kliudo suvokti visas sudedamąsias kainos dalis –

kainos skelbimas į ją neįtraukiant mokesčių, rinkliavų ir papildomų mokesčių už degalus. Jeigu neužtikrinamas reikiamas kainos skaidrumas, tada iškraipoma konkurencija ir todėl vartotojai turi mokėti didesnis vidutines kainas. Komisija kol kas ir toliau nustato atvejų, kad keleivis buvo diskriminuojamas atsižvelgiant į jo gyvenamąją vietą.

Pasiūlyme yra nustatoma, kad į oro susisiekimo kainą turi įeiti visi mokami mokesčiai ir rinkliavos, o plačiajai visuomenei oro vežėjai turi pateikti išsamią informaciją apie oro susisiekimo kainas ir tarifus bei susijusias sąlygas (2 straipsnio 18 dalis ir 24 straipsnio 1 dalis)).

Oro susisiekimo kainos turi būti nustatomos keleivio nediskriminuojant pagal jo gyvenamąją vietą Bendrijoje arba pilietybę (24 straipsnio 2 dalis)). Be to, siekiant užtikrinti prieigą prie informacijos apie oro vežėjų nustatytų oro susisiekimo kainų, negalima diskriminuoti atsižvelgiant į tai, kur yra kelionių organizatoriaus įsisteigimo vieta.

„Trečiojo nuostatų rinkinio“ taikymo liberalizuojant oro susisiekimą patirtis įrodė, kad kol kas nebuvo jokio rinkos sutrikimo, dėl kurio reikėtų ir toliau palikti galiojančias oro susisiekimo kainas nustatančias specialias nuostatas, pavyzdžiui, Reglamento (EEB) Nr.2409/92 6 straipsnyje numatytas apsaugos priemonės. Šios sektoriui būdingos priemonės, atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir bendras konkurencijos taisykles, nėra įtraukiamos į reglamentą.

↓2407/92/EB – 2408/92/EB – 2409/92/EB (pritaikytas)
--

2006/0130 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrų taisyklių teikiant oro susisiekimo paslaugas Bendrijoje

(Tekstas svarbus EEE)

☒ EUROPOS PARLAMENTAS ir ☒ EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos ~~84 straipsnio 2 dalį~~ ☒ 80 straipsnio 2 dalį, ☒ ~~ir 89 straipsnį~~

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą¹,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę

atsižvelgdama į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

↕ naujas

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³,

veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka⁴,

kadangi:

- (1) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo⁵, 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus⁶ ir 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų turi būti iš esmės pakeisti⁷. Siekiant aiškumo minėtus reglamentus reikėtų pakeisti ir iš jų tekstų parengti suvestinį teksto variantą.
- (2) Priėmus tuos minėtus tris reglamentus Bendrijoje buvo liberalizuotas oro susisiekimas. Nors liberalizavus oro susisiekimą šios rūšies susisiekimas plėtėsi, konkurencija suintensyvėjo, o kainos sumažėjo, dėl to, kad valstybės narės minėtus reglamentus taiko nenuosekliai, iškraipomas vidaus oro susisiekimo rinkos veikimas.
- (3) Siekiant užtikrinti veiksmingesnį ir nuoseklesnį vidaus oro susisiekimo rinkai skirtų Bendrijos teisės aktų taikymą, dabartinę teisinę sistemą būtina iš dalies pakeisti,
- (4) Pripažįstant, kad oro vežėjo finansinis pajėgumas yra iš dalies susijęs su jo vykdomos veiklos sauga, turėtų būti nustatyta griežtesnė oro vežėjų finansinės būklės priežiūra.
- (5) Kadangi vis didesnę svarbą įgauna keliose valstybėse narėse veiklą vykdančios oro vežėjai ir kadangi reikia užtikrinti veiksmingesnę šių oro vežėjų priežiūrą, ta pati valstybė narė turėtų būti atsakinga už oro vežėjo pažymėjimo ir veiklos licencijos priežiūrą.
- (6) Veiklos licencijas išduodančios valdžios institucijos turėtų pradėti reguliariai tikrinti finansinę oro vežėjų būklę, siekdamos užtikrinti, kad būtų nuolat kontroliuojama, ar visi Bendrijos oro vežėjai vykdo veiklos licencijų reikalavimus. Dėl to Bendrijos oro vežėjai turėtų pateikti reikiamą informaciją apie savo finansinę būklę, ypač per

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ OL C [...], [...], p. [...].

⁴ OL C [...], [...], p. [...].

⁵ OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

⁶ OJ L240, 1992 8 24, p.8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Stojimo aktu.

⁷ OL L 240, 1992 8 24, p. 15.

pirmuosius dvejus veiklos metus, nes pastarieji yra labai svarbus laikotarpis, per kurį paaiškėja, ar oro vežėjas yra pajėgus tęsti veiklą rinkoje.

- (7) Siekiant sumažinti keleiviams atsirandančią riziką Bendrijos oro vežėjams, nesugebantiems laikytis reikalavimų, pagal kuriuos būtų galima spręsti, ar oro vežėjas yra tinkamas ir toliau naudotis galiojančia veiklos licencija, neturėtų būti leidžiama tęsti veiklos. Tokiais atvejais kompetentinga licencijas išduodanti institucija turėtų atšaukti veiklos licenciją arba sustabdyti jos galiojimą. Tais atvejais, jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija nesiimtų minėtų veiksmų, Komisijai turėtų būti leidžiama atšaukti veiklos licenciją arba sustabdyti tos licencijos galiojimą, siekiant užtikrinti nuoseklų Bendrijos teisės aktų taikymą.
- (8) Siekiant, kad susitarimai dėl trečiosiose šalyse registruotų orlaivių nuomos nebūtų pernelyg dažnai pasirenkami kaip išeitis, ypač orlaivių nuomos su įgula susitarimai, minėtos galimybės turėtų būti numatomos tik susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, pvz., jeigu Bendrijos rinkoje nėra tam tikro orlaivio, tomis galimybėmis leidžiama naudotis tik griežtai nustatytą laikotarpį ir jomis naudojantis turi būti laikomasi saugos standartų, kurie atitiktų Bendrijos teisės aktais nustatytą saugos taisyklę.
- (9) Siekiant užtikrinti patikimą ir nuoseklų vidaus oro susisiekimo rinkos veikimą, pageidautina, kad Bendrija būtų atsakinga už derybas su trečiosiomis šalimis dėl skrydžių laisvių Bendrijoje. Jeigu Bendrija būtų atsakinga už derybas su trečiosiomis šalimis dėl skrydžių laisvių Bendrijoje, būtų išvengta vidaus rinkos nesuderinamumų su pavienių valstybių narių vedamomis derybomis.
- (10) Siekiant užbaigti vidaus oro susisiekimo rinkos kūrimą, turėtų būti panaikinti kol kas galiojantys tarp valstybių narių nustatyti apribojimai, pvz., draudimas maršrutuose į trečiąsias šalis naudoti bendrąjį kodą arba maršrutuose į trečiąsias šalis, jeigu kitoje valstybėje narėje atliekamas tarpinis nutūpimas (šeštoji skrydžių laisvė) nustatyti kainas.
- (11) Sąlygos, pagal kurias būtų galima nustatyti įpareigojimą teikti viešąją paslaugą, turėtų būti apibrėžtos aiškiai ir vienareikšmiškai, o susijusios pasiūlymo sąlygos turėtų būti tokios, kad pasiūlymus galėtų pateikti pakankamas konkurentų skaičius. Komisija turėtų būti pajėgi surinkti tiek informacijos, kiek būtų reikalinga kiekvienu atskiru atveju įvertinti ekonominį įpareigojimo teikti viešąją paslaugą pagrįstumą.
- (12) Galiojančios oro eismo srautų paskirstymo tarp oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą arba aglomeraciją, taisyklės turėtų būti paaiškintos ir supaprastintos.
- (13) Reikia užtikrinti, kad valstybės narės turėtų galimybę imtis veiksmų, susijusių su netikėtais klausimais, iškylančiais susiklosčius nenumatytoms ir neišvengiamoms aplinkybėms, kurių nepašalinus būtų labai keblu techniniu arba praktiniu atžvilgiu teikti oro susisiekimo paslaugas.
- (14) Keleiviams turėtų būti užtikrinama galimybė už tokius pačius skrydžius mokėti tokias pačias kainas nepaisant keleivių gyvenamosios vietos Bendrijoje, jų pilietybės arba kelionės organizatorių įsisteigimo Bendrijoje vietos.

- (15) Keleiviams turi būti sudaromos galimybės veiksmingai palyginti oro laivyno bendrovių tarifus. Dėl to paskelbtuose tarifuose turėtų būti nurodoma galutinė keleivio mokėtina kaina, į kurią įeina visi mokesčiai ir rinkliavos.
- (16) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką⁸.
- (17) Kadangi nuoseklesnio Bendrijos teisės aktų, skirtų vidaus oro susisiekimo rinkai, taikymo negalima veiksmingai užtikrinti valstybės narės lygiu, nes oro susisiekimas yra tarptautinio pobūdžio, ir kadangi minėtą tikslą galima geriau pasiekti Bendrijos lygiu, Bendrija pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą gali imtis priemonių. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant minėtų tikslų.
- (18) Dėl to būtina panaikinti Reglamentus (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

⁸ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

I skyrius: Bendrosios nuostatos

I straipsnis

Dalykas

↓2407/92/EB 1 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

~~Šis reglamentas apima valstybių narių veiklos licencijų išdavimą Bendrijoje įsisteigusiems oro vežėjams ir naudojimosi jomis kontrolės reikalavimus.~~

↓2408/92/EB 1 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

~~Šis reglamentas apima galimybes naudotis Bendrijos maršrutais reguliaraus arba nereguliaraus oro susisiekimo paslaugoms teikti.~~

↓2409/92/EB 1 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

~~Šis reglamentas apima kainų ir tarifų nustatymo už visoje Bendrijoje teikiamas oro susisiekimo paslaugas kriterijus ir tvarką.~~

↓naujas

1. Šiame reglamente nustatoma licencijų Bendrijos oro vežėjams išdavimo tvarka, Bendrijos oro vežėjų teisė teikti oro susisiekimo paslaugas Bendrijoje ir oro susisiekimo paslaugų Bendrijoje kainų nustatymo tvarka.

↓2408/92/EB 1 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

2. Laikoma, kad šio reglamento ☒ III skyrių ☒ taikant Gibraltaro oro uostui, nepažeidžiami atitinkami Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisiniai statusai sprendžiant ginčą dėl teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

↓2408/92/EB 1 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

3. Šio reglamento ☒ III skyriaus ☒ nuostatų taikymas Gibraltaro uostui sustabdomas tol, kol pradės veikti 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės Užsienio reikalų ministrų bendroje deklaracijoje nustatytos priemonės. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės apie tą datą praneš Tarybai.
-

↓2408/92/EB 1 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~Graikijos salų ir autonominį Azorų regioną sudarančių Atlanto salų oro uostams šis reglamentas netaikomas iki 1993 m. birželio 30 dienos. Išskyrus tuos atvejus, kai Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, nusprendžia kitaip, ši išimtis taikoma dar penkerius metus ir gali būti pratęsta dar penkeriems metams.~~

↓2407/92/EB 2 straipsnis
(pritaikytas)

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžtis

Šiame reglamente ☒ taikomi šie apibrėžimai ☒.

↓2407/92/EB 2 straipsnio c
pastraipa (pritaikytas)
⇒ naujas

- (1) „veiklos licencija“ — tai ~~atsakingos~~ ⇒ kompetentingos institucijos ☐ ~~valstybės narės~~ įmonei išduotas leidimas, suteikiantis teisę oro transportu už atlygį ir (arba) samdos pagrindais vežti keleivius, paštą ir (arba) krovinius kaip nurodyta veiklos licencijoje;
-

↓ naujas

- (2) „kompetentinga licencijas išduodanti institucija“ – tai institucija, kuriai pagal II skyrių suteikta teisė išduoti veiklos licenciją, atsisakyti ją išduoti, atšaukti licenciją arba sustabdyti jos galiojimą;

↓2407/92/EB 2 straipsnio a
pastraipa (pritaikytas)

- (3) "įmonė" — tai visi pelno siekiantys arba jo nesiekiantys fiziniai ☒ ar ☒ juridiniai asmenys arba visos juridinį statusą turinčios arba jo neturinčios oficialios institucijos;
-

↓ 2408/92/EB 2 straipsnio c
pastraipa ir 2409/EB 2 straipsnio f
pastraipa

- (4) "oro susisiekimo paslauga" - skrydis arba skrydžių serija, keleiviams, paštui ir (arba) kroviniams vežti už atlygį ir (arba) samdos pagrindais;
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio e
pastraipa

- (5) "skrydis" - tai vykimas iš nurodyto oro uosto į nurodytą paskirties oro uostą;
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio k
pastraipa

- (6) "oro uostas" - tai bet kokia valstybėje narėje esanti teritorija, atvira komercinėms oro transporto operacijoms;
-

↓2407/92/EB 2 straipsnio d
pastraipa (pritaikytas)
⇒ naujas

- (7) „oro vežėjo pažymėjimas (OVP)“ — tai įmonei ☒ išduotas sertifikatas ☒ ,
☒ patvirtinantis ☒ ~~ar įmonių grupei valstybių narių kompetentingų institucijų~~
~~išduotas dokumentas~~, kad nurodytasis operatorius turi profesinių gebėjimų ir struktūrą,
užtikrinančią saugų sertifikate nurodytą aviacijos veiklą vykdančio orlaivio
eksploatavimą, ⇒ kaip nustatyta atitinkamose Bendrijos teisės aktų nuostatose. ⇐
-

↓2407/92/EB 2 straipsnio g
pastraipa

- (8) "veiksminga kontrolė" — tai santykiai, susidedantys iš teisių, sutarčių ir visų kitų atskirai arba kartu naudojamų priemonių, kurios, įvertinus fakto ir teisės klausimus, suteikia galimybę sprendžiamąja galia tiesiogiai arba netiesiogiai įtakoti įmonės veiklą;

- (a) turint teisę naudotis visu įmonės turtu arba jo dalimi;
- (b) turint teises arba sutartis, kurios suteikia sprendžiamąją galią daryti įtaką įmonės padalinių sudėčiai, jų balsavimo tvarkai, sprendimų priėmimui bei suteikia kitokią sprendžiamąją galią daryti įtaką įmonės veiklai.

↓2407/92/EB 2 straipsnio b
pastraipa

- (9) "oro vežėjas" — tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;

↓ 2408/92/EB 2 straipsnio b
pastraipa ir 2409/92/EB 2
straipsnio h pastraipa (pritaikytas)
⇒ naujas

- (10) "Bendrijos oro vežėjas" — tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, išduotą valstybės narės ⇒ kompetentingos licencijas išduodančios institucijos išduotą ⇐ pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ⊗ II skyrių ⊗ ;

↓2407/92/EB 2 straipsnio e
pastraipa
⇒ naujas

- (11) „verslo planas“ — tai išsamus nurodytą laikotarpį oro vežėjo ketinamos vykdyti komercinės veiklos aprašymas, pirmiausia susietas su ⇒ numatoma ⇐ rinkos plėtra ir numatomomis investicijomis, įskaitant finansines ir ekonomines šios veiklos pasekmes;

↓ naujas

- (12) „Bendrijoje teikiama oro susisiekimo paslauga“ – tai oro susisiekimo paslauga, teikiama Bendrijoje;

↓ naujas

- (13) „*Tranzitas*“ – teisė skristi virš Bendrijos arba trečiosios šalies teritorijos netupiant ir teisė tūpti ne vežimo tikslais;

↓2408/92/EB 2 straipsnio f
pastraipa (pritaikytas)

- (14) "skrydžių teisė" - tai ~~oro vežėjo~~ teisė ☒ teikti oro susisiekimo paslaugas ☒ tarp Bendrijos oro uostų; ~~teikiant oro susisiekimo paslaugas, maršrutu vežti keleivius, krovinius ir (arba) pašta;~~
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio 1 dalis
(pritaikyta)
⇒ naujas

- (15) „regioninis oro uostas” – tai oro uostas, ⇒ atitinkantis bent vieną iš II priede nustatytų kriterijų ⇐ ;
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio g
pastraipa

- (16) "tik sėdimų vietų pardavimas" - tai vietų pardavimas, neteikiant jokių papildomų paslaugų, tokių kaip apgyvendinimas, tiesiogiai visuomenei, atliekamas oro vežėjo ar jo įgaliotojo atstovo ar užsakomojo reiso vykdytojo;
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio d
pastraipa

- (17) "reguliaraus oro susisiekimo paslauga" - tai skrydžių, kurių kiekvienas atitinka toliau nurodytas charakteristikas, serijos:
- (a) skrydis keleiviams, kroviniams ir (arba) paštui vežti skirtu orlaiviu už atlygį vykdomas taip, kad visuomenės atstovai galėtų nusipirkti atskirą vietą kiekvienam skrydžiui (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų);
 - (b) skrydis vykdomas taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų tų pačių arba daugiau vietų:
 - pagal paskelbtą tvarkaraštį; arba
 - skrydžius vykdant taip reguliariai ir dažnai, kad jie sudarytų suvokiamas sistemiškas serijas.
-

↓2408/92/EB 2 straipsnio n
pastraipa

- (18) "keleivių vietų skaičius" - tai plačiąjai visuomenei per tam tikrą laiką siūlomų vietų skaičius teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugą;

↓2409/92/EB 2 straipsnio a
pastraipa (pritaikytas)
⇒ naujas

- (19) "oro susisiekimo kainos" — tai ~~ekiu~~ ☒ eurai ☒ arba vietine valiuta išreikštos kainos, kurias moka keleiviai oro vežėjams arba jų agentams už ~~ju~~ ☒ tų keleivių ☒ bei jų bagažo vežimą oro transportu, bei visos šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį, sąlygas, kitas papildomas paslaugas ⇒ ir įskaitant visus nustatytus mokesčius bei rinkliavas; ⇐

↓2409/92/EB 2 straipsnio d
pastraipa (pritaikytas)
⇒ naujas

- (20) „~~krovinių~~ oro susisiekimo kainos“ — tai ~~ekiu~~ ☒ eurai ☒ arba vietine valiuta už krovinių vežimą mokėtinos kainos ir tų tarifų taikymo sąlygos, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį ir sąlygas bei kitas pagalbines paslaugas ⇒ ir įskaitant visus nustatytus mokesčius bei rinkliavas ⇐ ;

↓ 2408/92/EB 2 straipsnio h
pastraipa ir 2409/92/EB 2
straipsnio i pastraipa

- (21) "atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės)" - tai valstybė (-ės) narė (-ės), kuri arba kurios tarpusavyje teikia oro susisiekimo paslaugas;

↓ 2408/92/EB 2 straipsnio i
pastraipa ir 2409/92/EB 2
straipsnio j pastraipa

- (22) "dalyvaujanti valstybė (-ės) narė (-ės)" - tai atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) ir valstybė (-ės) narė (-ės), kurioje oro vežėjui (-ams) leista teikti oro susisiekimo paslaugas;

↓ naujas

- (23) „aglomeracija“ – miesto vietovė, sudaryta iš miestų arba miestelių, kurie juose daugėjant gyventojų arba tiems miestams ir miesteliams plečiantis, susiliejo sudarydami ištisinę gyvenamąją zoną;

↓2407/92/EB 2 straipsnio f
pastraipa
⇒ naujas

(24) „valdymo ataskaita“ – tai išsami ataskaita apie nurodyto laikotarpio ⇒ oro vežėjo ⇐ pajamas ir kaštus, įskaitant su oro transportu susijusios ir kitos veikos bei piniginių ir nepiniginių elementų analizę;

↓2408/92/EB 2 straipsnio m
pastraipa (pritaikytas)

~~„oro uosto sistema“ – tai II priede nurodyti sujungti du arba daugiau oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją;~~

↓2409/92/EB 2 straipsnio e
pastraipa (pritaikytas)

~~„standartiniai krovinių vežimo tarifai“ – tai kainos, kurias oro vežėjas paprastai nustato, įskaitant nuolat siūlomas nuolaidas;~~

↓2409/92/EB 2 straipsnio c
pastraipa (pritaikytas)

~~„užsakomojo skrydžio kainos“ – tai ekiu arba vietine valiuta išreikštos kainos, kurias moka keleiviai užsakomųjų skrydžių organizatoriams už paslaugas, kurias sudaro arba į kurias įeina jų ir jų bagažo vežimas oro transportu, bei visas šių kainų taikymo sąlygas, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį ir sąlygas bei kitas papildomas paslaugas;~~

↓2409/92/EB 2 straipsnio k
pastraipa (pritaikytas)

~~„bazinė kaina“ – tai mažiausia visiškai lanksti kaina, mokama už vieną skrydį į abi puses, ir kuri siūloma bent jau tokiu pačiu mastu, kaip ir kitos visiškai lanksčios kainos, siūlomos tokioms pačioms oro susisiekimo paslaugoms;~~

↓2408/92/EB 2 straipsnio o
pastraipa (pritaikytas)

~~„su viešąja paslauga susiję išipareigojimai“ – tai oro vežėjo išipareigojimas visuose maršrutuose, kuriuose valstybė narė yra išdavusi licenciją teikti paslaugas, imtis visų būtinų priemonių, kad būtų teikiamos paslaugos, testinumo, reguliarumo požiūriu ir užtikrinant~~

~~keleivių vietų skaičių atitinkančius nustatytus reikalavimus, kurių įprasti vežėjai nevykdytu, jeigu būtų paisoma tik komercinių jų interesų.~~

↓2409/92/EB 2 straipsnio b pastraipa (pritaikytas)

~~"užsakomosios vietos tarifai" – tai ekiu arba vietine valiuta išreikštos kainos, kurias moka užsakomųjų skrydžių organizatoriai oro vežėjams už užsakomojo skrydžio organizatoriaus arba jo klientų ir jų bagažo vežimą oro transportu, bei visas šių kainų taikymo sąlygas, įskaitant agentūrai pasiūlytą atlygį ir sąlygas bei kitas papildomas paslaugas;~~

↓2408/92/EB 2 straipsnio j pastraipa (pritaikytas)

~~"registravimo valstybė" – tai b punkte paminėta licenciją išdavusi valstybė narė;~~

↓2407/92/EB 3 straipsnio 3 dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

II skyrius: Veiklos licencija

3 straipsnis

⇒ Veiklos licencija ⇐

1. ~~Nepažeidžiant 1 straipsnio 2 dalies, ☒ Nė vienai ☒ Bendrijoje įsisteigusiai įmonei neleidžiama ☒ Bendrijoje ☒ Bendrijos teritorijoje oro transportu už atlygį ir (arba) samdos pagrindais vežti keleivių, pašto ir (arba) krovinių, jeigu ☒ ji ☒ imone neturi atitinkamos veiklos licencijos.~~

↓2407/92/EB 3 straipsnio 2 dalis (pritaikytas)

Šio ~~reglamento~~ ☒ skyriaus ☒ reikalavimus atitinkančiai įmonei suteikiama teisė įsigyti veiklos licenciją. ~~Ši licencija nesuteikia teisės patekti į specifines trasas ar rinkas.~~

↓2407/92/EB 3 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

2. ~~Nepažeisdamos 5 straipsnio 5 dalies, valstybės narės~~ ☒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ☒ neišduoda veiklos licencijų ~~ir nekontroliuoja jų galiojimo, jei nesilaikoma šiame reglamente~~ ☒ skyriuje ☒ nustatytų reikalavimų.

↓2407/92/EB 1 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

3. ~~Šis reglamentas netaikomas keleivių, pašto ir (arba) krovinių vežimui oro transportu bemotoriu orlaiviu ir (arba) ultralengvuju orlaiviu bei vietiniams skrydžiams, nesusijusiems su vežimu iš vieno oro uosto į kitą. Šioms operacijoms taikoma nacionalinė teisė, reglamentuojanti veiklos licencijavimą, jei tokia yra, ir Bendrijos bei nacionalinė teisė, susijusi su oro transporto operatorių sertifikatais (OTOS).~~ ☒ Nepažeidžiant jokių galiojančių Bendrijos, nacionalinės arba tarptautinės teisės nuostatų toliau išvardytų kategorijų oro susisiekimo paslaugoms netaikomas reikalavimas turėti galiojančią veiklos licenciją: ☒
- (a) ☒ oro susisiekimo paslaugoms, teikiamoms bemotoriu orlaiviu ir (arba) ultralengvuju motoriniu orlaiviu, ir ☒
- (b) ☒ vykdam vietinius skrydžius, per kuriuos neatliekamas vežimas tarp skirtingų uostų. ☒

↓2407/92/EB 4 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

4 straipsnis

⇒ Sąlygos veiklos licencijai išduoti ⇐

☒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ☒ ~~Valstybės narė~~ įmonei išduoda veiklos licenciją, ☒ jeigu ☒ :

- (a) įmonės ~~pagrindinė verslo vieta~~ ⇐ pagrindinė buveinė ⇐ ir, jeigu turi tokią, registruotoji jos buveinė yra ~~toje valstybėje narėje~~ ⇐ Bendrijoje ir įmonė didžiausią komercinės veiklos dalį vykdo Bendrijoje ⇐ ;
- (b) ⇐ įmonė turi galiojantį oro vežėjo pažymėjimą; ⇐
- (c) ⇐ jeigu paraiška išduoti licenciją įteikiama valstybės narės valdžios institucijai, įmonės pagrindinė buveinė ir, jeigu turi tokią, registruotoji įmonės buveinė yra minėtoje valstybėje narėje, didelę komercinės veiklos dalį įmonė vykdo toje

valstybėje narėje ir, jei oro vežėjo pažymėjimą yra išdavusi nacionalinė valdžios institucija ta pati valstybė narė yra atsakinga už oro vežėjo pažymėjimo tvarkymą; ⇐

- (d) įmonės vykdoma pagrindinė veikla yra susijusi tik su oro transportu arba su kita komercine veikla, susijusia su orlaivių eksploatacija, jų remontu arba priežiūra.
- (e) ⇐ įmonės organizacinė struktūra yra tokia, kad kompetentinga licencijas išduodanti institucija gali įgyvendinti šio skyriaus nuostatas;
- (f) valstybėms narėms ir (arba) jų piliečiams priklauso daugiau nei 50 % įmonės ir valstybės narės ir (arba) jų piliečiai iš tikro valdo tą įmonę tiesiogiai arba netiesiogiai per vieną arba įmonių-tarpininkių, išskyrus tą atvejį, jeigu tai numatyta susitarime, kurio susitariančioji šalis yra Bendrija, su trečiąja šalimi
- (g) įmonė atitinka 5 straipsnyje nustatytas finansines sąlygas.
- (h) įmonė atitinka 11 straipsnyje nustatytus draudimo reikalavimus. ⇐

↓2407/92/EB 4 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~Nepažeidžiant Bendrijos pasirašytų sutarčių ir konvencijų, įmonę tiesiogiai valdo arba jos kontrolinį akcijų paketą valdo ir valdys valstybė narė ir (arba) valstybės narės piliečiai. Ją visada efektyviai kontroliuoja ši valstybė narė arba šie piliečiai.~~

↓2407/92/EB 4 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~Visos įmonės, kurios tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja oro vežėjo akcijų paketą, laikosi 2 dalyje nurodytų reikalavimų.~~

↓2407/92/EB 4 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

~~3. Nepaisant 2 ir 4 dalių, Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2343/90 I priede ir 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 294/91 dėl krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikimo tarp valstybių narių [5] pripažinti oro vežėjai išsaugo šiuo ir kitais susijusiais reglamentais jiems suteiktas teises tol, kol jie vykdo šiame reglamente nustatytus įsipareigojimus, ir juos toliau tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja tos trečiosios šalys ir (arba) tie trečiųjų šalių piliečiai, kurie vykdo šią kontrolę šio reglamento priėmimo metu. Be to, bet kuriuo metu ši kontrolė gali būti pavesta valstybėms narėms ir (arba) valstybių narių piliečiams.~~

~~(b) Galimybė pirkti arba parduoti akcijas pagal a punktą nesuteikiama piliečiams, turintiems rimtų interesų trečiosios šalies oro vežėjo atžvilgiu.~~

↓2407/92/EB 5 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

5 straipsnis

⇒ Finansinės sąlygos veiklos licencijai išduoti ⇐

- ~~Paraišką pateikusi oro transporto įmonė, kuriai veiklos licencija išduodama pirmą kartą, licencijas išduodančios valstybės narės kompetentingoms institucijoms turi sugebėti pagrįstai įrodyti, kad ji~~ ⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ⇐
nuodugniai įvertina, ar įmonė, pirmą kartą pateikusi paraišką išduoti jai veiklos licenciją, gali įrodyti, kad:

 - ~~24~~ ⇒ 36 ⇐ mėnesius nuo veiklos vykdymo pradžios bet kuriuo metu sugeba vykdyti esamus ir galimus įsipareigojimus, nustatytus remiantis realiomis prielaidomis;
 - ji laikosi nuolatinių ir eksploatacinių verslo plane numatytos veiklos kaštų, apskaičiuotų remiantis realiomis prielaidomis trijų mėnesių laikotarpiui nuo veiklos pradžios, neatsižvelgiant į jokiais veiklos pajamas

↓2407/92/EB 5 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- Taikant 1 dalį, kiekvienas pareiškėjas pateikia mažiausiai pirmųjų ~~dvių~~ ⇒ trijų ⇐ veiklos metų verslo planą. Verslo plane, be kita ko, detalai nurodomi finansiniai pareiškėjo ryšiai su kitomis komercinėmis veiklos rūšimis, kuriomis pareiškėjas verčiasi tiesiogiai arba per susijusias įmones. Pareiškėjas taip pat pateikia visą susijusią informaciją; pirmiausia — ☒ I ☒ priedo ~~A~~ ☒ 1 ☒ dalyje nurodytus duomenis.

↓2407/92/EB 5 straipsnio 7 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- Šio straipsnio 1 ☒ ir ☒ 2 ~~3, 4 ir 6~~ dalys netaikomos oro vežėjams, dirbantiems su mažiau nei 10 tonų (didžiausias kilimo svoris) sveriančiais ir (arba) mažiau nei 20 sėdimų vietų turinčiais orlaiviais. Šie oro vežėjai visada turi sugebėti įrodyti, kad jų grynasis kapitalas sudaro ne mažiau kaip ~~80000 ECU~~ ⇒ 100000 eurų ⇐ arba kai licencijas išduodanti institucija paprašo, pateikti informaciją, susijusią su ☒ 9 straipsnio 2 dalies ~~5 dalies~~ nuostatų įgyvendinimu.

Nepaisant to, valstybė narė gali taikyti 1 ☒ ir ☒ 2 ~~3, 4 ir 6~~ dalis jos išduotą licenciją turintiems oro vežėjams, kurie reguliariai teikia paslaugas arba kurių apyvarta viršija 3 milijonus ☒ eurų ☒ ECU per metus.

~~Komisija, pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis, gali atitinkamai padidinti a punkte nurodytus dydžius, jei dėl ekonomikos pokyčių būtina priimti tokį sprendimą. Tokie sprendimai skelbiami Europos Bendrijų Oficialiajame leidinyje.~~

~~Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.~~

↓2407/92/EB	9	straipsnis
(pritaikytas)		
⇒naujas		

6 straipsnis

⇒ Oro vežėjo pažymėjimas ⇐

1. Veiklos licencijos išdavimas ir jos galiojimas visada priklauso nuo turimo galiojančio OTOS, nurodančio veiklos, kuriai išduota veiklos licencija, rūšis ir atitinkančio ~~tam tikrame Tarybos reglamente~~ ☒ atitinkamoje Bendrijos teisėje ☒ nustatytus kriterijus. ~~Iki išgalios 1 dalyje nurodytas Tarybos reglamentas, taikomi nacionaliniai teisės aktai, susiję su OTOS arba su lygiavėriu pavadinimu, taikomu oro transporto operatorių sertifikavimui.~~
2. ⇒ Visi pakeitimai, kurie buvo padaryti Bendrijos oro vežėjui išduotame OVP, įtraukiami į oro vežėjo veiklos licenciją. ⇐

↓2407/92/EB	6	straipsnis
(pritaikytas)		
⇒naujas		

7 straipsnis

⇒Geros reputacijos įrodymas ⇐

1. Kai veiklos licencijai išduoti ~~valstybės narės kompetentingos institucijos reikalauja~~ ☒ reikalaujama ☒ įrodyti, kad asmenys, kurie nuolatos ir efektyviai tvarkys įmonės veiklą, pasižymi gera reputacija, arba kad nėra paskelbtas jų bankrotas, ar sunkių profesinių nusižengimų ar nusikalstamos veiklos atveju, ☒ siekiant sustabdyti licencijos galiojimą arba ją atšaukti ☒, ~~sustabdo licencijos galiojimą arba ją atšaukia, valstybė narė~~ ⇒ kompetentinga licenciją išduodanti institucija ⇐ kitų valstybių narių piliečių atžvilgiu kaip pakankamą įrodymą priima pateiktus kilmės

valstybės narės arba valstybės narės, ~~⇒ kurioje asmuo turi nuolatinę gyvenamąją vietą ⇐, iš kurios užsienio pilietis yra atvykęs~~ ~~jeigu~~ kompetentingų institucijų išduotus dokumentus, įrodančius, kad laikomasi šių reikalavimų.

2. Tais atvejais, kai kilmės valstybės narės arba valstybės narės, ~~iš kurios~~ ~~⇒ kurioje asmuo turi nuolatinę gyvenamąją vietą ⇐~~ ~~užsienio pilietis yra atvykęs, kompetentingos institucijos~~ neišduoda ~~pirmoje~~ ☒ 1 dalyje ☒ pastraipoje minėtų dokumentų, tokiems dokumentams prilygsta pareiškimas davus priesaiką arba atitinkamo asmens oficialus pareiškimas valstybėse, kuriose nėra nuostatos dėl pareiškimo davus priesaiką, kilmės valstybės narės ar valstybės narės, ~~iš kurios jis yra atvykęs, ⇒ kurioje asmuo turi nuolatinę gyvenamąją vietą ⇐~~ kompetentingo teismo ar administracijos pareigūno arba prireikus - notaro ar kompetentingos profesinės organizacijos atstovo akivaizdoje ; ši institucija, ~~arba~~ notaras ~~⇒ arba kompetentinga profesinė organizacija ⇐~~ išduoda pažymėjimą, patvirtinantį pareiškimo prisiekus ar oficialaus pareiškimo autentiškumą.
3. ~~Valstybės narės kompetentingos institucijos~~ ~~⇒ kompetentinga~~ ~~licencijas išduodanti institucija ⇐~~ gali pareikalauti, kad 1 ☒ ir 2 ☒ dalyse minimi dokumentai ir pažymėjimai būtų pateikti praėjus ne daugiau kaip trims mėnesiams po jų išdavimo datos.

↓2407/92/EB 11 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

8 straipsnis

⇒ Veiklos licencijos galiojimas ⇐

1. Veiklos licencija galioja tol, kol ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjas ☒ vykdo šio skyriaus reikalavimus. ~~⇐ laikosi šio reglamento reikalavimų. Vis dėlto, valstybė narė gali nustatyti, kad praėjus metams nuo naujos veiklos licencijos išdavimo ir po to kas penkerius metus būtų atliktas patikrinimas~~

↓2407/92/EB 4 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~Už veiklos licencijos išdavimą atsakingos valstybės narės prašymu~~ ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjas ~~⇒ kompetentingai licenciją išduodančiai institucijai ⇐~~ visada turi sugebėti įrodyti, kad jis laikosi ☒ visų ☒ šio ~~straipsnio~~ ☒ skyriaus ☒ reikalavimų. ~~Valstybės narės prašymu Komisija išnagrinėja, ar laikomasi šio straipsnio reikalavimų ir prireikus priima sprendimą~~

↓ naujas

2. Kompetentinga licencijas išduodanti institucija atidžiai stebi, ar laikomasi šio skyriaus reikalavimų. Kompetentinga licencijas išduodanti institucija bet koku atveju po dviejų metų nuo naujos veiklos licencijos išdavimo svarsto iš naujo, ar laikomasi minėtų reikalavimų, jeigu ji įtaria apie galimą neatitiktį, arba gavusi Komisijos prašymą.

Tuo atveju, jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija įtaria, kad dėl Bendrijos oro vežėjui kylančių finansinių sunkumų gali būti daroma įtaka vežėjo vykdomų operacijų saugai, ši institucija nedelsdama praneša valdžios institucijai, atsakingai už su oro vežėjo pažymėjimu susijusių klausimų sprendimą.

↓2407/92/EB 11 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

3. ⇒ Veiklos licencija iš naujo pateikiama patvirtinti ⇐, jeigu ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjas

(a) ☒ šešis mėnesius nuo veiklos licencijos išdavimo nebuvo pradėjęs vykdyti veiklos, ☒

(b) ⇒ daugiau nei trims ⇐ ~~šešioms~~ mėnesiams nutraukia veiklą, ~~arba, gavęs veiklos licenciją, šešis mėnesius nevykdo veiklos, atsakinga valstybė narė nusprendžia, ar veiklos licencija turi būti pateikta patvirtinti dar kartą~~

↓2407/92/EB 5 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

4. ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjas kiekvienais finansiniais metais ☒ per šešis mėnesius nuo sąskaitų uždarymo ☒ ~~neveiduodamas~~ ⇒ kompetentingai ⇐ licencijas išduodančiai institucijai pateikia audito patikrintas praėjusių metų ataskaitas. ⇒ Per pirmuosius dvejus Bendrijos oro vežėjo veiklos metus I priedo 3 punkte nurodyti duomenys kas šešis mėnesius atnaujinami ir pateikiami kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai ⇐. ~~Bet kuriuo metu licencijas išduodančios institucijos prašymu oro vežėjas pateikia informaciją, susijusią su 5 dalies nuostatų įgyvendinimu, pirmiausia priedo C dalyje nurodytus duomenis.~~

⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija bet kada gali įvertinti Bendrijos oro vežėjo, kuriam ji yra išdavusi veiklos licenciją, finansinę būklę, paprašydama pateikti atitinkamą informaciją, ypač I priedo 3 punkte nurodytus duomenis. ⇐

↓2407/92/EB 5 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

5. ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjas ⇒ kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai ⇐ praneša:

- (a) Oro vežėjas iš anksto praneša licenciją išduodančiai institucijai apie ketinimus teikti naują reguliarią arba nereguliarią oro transporto paslaugą žemynė arba pasaulio regione, kuriame anksčiau šios paslaugos neteikė, apie naudojamų orlaivių rūšies ar jų skaičiaus pokyčius iš esmės keisti savo veiklos mastą; arba apie svarbius veiklos pasikeitimus
- (b) iš anksto praneša apie visus numatomus įmonių susijungimus arba įsigijimus, ir
- (c) per keturiolika dienų licenciją išduodančiai institucijai praneša apie visus nuosavybės arba akcijų paketo, kurį sudaro 10 % arba daugiau viso ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjo arba patronuojančios įmonės, arba pagrindinės holdingo bendrovės akcinio kapitalo, pasikeitimus. ~~Šiame straipsnyje nurodytiems reikalavimams įvykdyti pakanka likus dviems mėnesiams iki verslo plane nurodyto laikotarpio pradžios pateikti 12 mėnesių verslo planą, norint keisti vykdomą veiklą ir (arba) šiame verslo plane numatytas aplinkybes.~~

↓2407/92/EB 5 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

6. Jei ☒ kompetentinga ☒ licencijas išduodanti institucija nusprendžia, kad pokyčiai, apie kuriuos buvo pranešta pagal ~~3~~ ☒ 5 ☒ dalį, turės reikšmingos įtakos ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjo finansiniams reikalams, ji pareikalauja pateikti patikslintą verslo planą, į kurį būtų įtraukti aptariami pokyčiai ir kuris apimtų mažiausiai 12 mėnesių nuo šio verslo plano įgyvendinimo pradžios ~~bei visą susijusią informaciją, įskaitant~~ ir, ⇒ be pagal 4 pastraipą pateikiamos informacijos ⇐, ☒ I ☒ priedo ~~B~~ ☒ 2 ☒ dalyje nurodytus duomenis ~~kad būtų galima nustatyti, ar oro vežėjas sugebės įvykdyti esamus ir galimus išpareigojimus per šį 12 mėnesių laikotarpį.~~

☒ Kompetentinga ☒ licencijas išduodanti institucija priima sprendimą dėl šio patikslinto verslo plano ne vėliau kaip po trijų mėnesių nuo reikiamos informacijos pateikimo dienos.

↓2407/92/EB 11 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

7. turinčių ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjų, kuriems veiklos licenciją yra išdavusi ☒ kompetentinga licencijas išduodanti institucija ☒ valstybės narės atžvilgiu ⇒ ši

institucija ~~↵~~ nusprendžia, ar veiklos licencija turi būti pateikta patikrinti dar kartą, jei pasikeičia vienas ar daugiau elementų, turinčių įtakos teisei įmonės ~~↗~~ Bendrijos oro vežėjų ~~↗~~ padėčiai, visų pirma, jei įvyksta įmonių susijungimai ar kontrolinio akcijų paketo įsigijimai. ~~Šis oro vežėjas (-ai) gali testuoti savo veiklą, nebent licencijas išduodanti institucija nusprendžia, kad saugumui gresia pavojus ir nurodo sprendimo priežastis.~~

↓2407/92/EB 5 straipsnio 7 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

8. Šio straipsnio 4, ~~↗~~ 5 ~~↗~~ ir 6 dalys netaikomos oro vežėjams, dirbantiems su mažiau nei 10 tonų (didžiausias kilimo svoris) sveriančiais ir (arba) mažiau nei 20 sėdimų vietų turinčiais orlaiviais. Šie oro vežėjai visada turi sugebėti įrodyti, kad jų grynasis kapitalas sudaro ne mažiau kaip ~~80000 ECU~~ ⇒ 100000 eurų ~~↵~~ arba kai licencijas išduodanti institucija paprašo, pateikti informaciją, susijusią su ~~↗~~ 9 straipsnio 2 dalies ~~↗~~ 5 dalies nuostatų įgyvendinimu.

Nepaisant to, valstybė narė gali taikyti ~~1, 2, 3, 4~~ ~~↗~~ 5 ir 6 ~~↗~~ ~~2, 3, 4~~ ir 5 dalis jos išduotą licenciją turintiems oro vežėjams, kurie reguliariai teikia paslaugas arba kurių apyvarta viršija 3 milijonus ~~↗~~ eurų ~~↗~~ ECU per metus.

~~Komisija, pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis, gali atitinkamai padidinti a punkte nurodytus dydžius, jei dėl ekonomikos pokyčių būtina priimti tokį sprendimą. Tokie sprendimai skelbiami Europos Bendrijų Oficialiajame leidinyje.~~

~~Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.~~

↓2407/92/EB 5 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

9 straipsnis

⇒ Veiklos licencijos galiojimo sustabdymas ir jos galiojimo panaikinimas ↵

- ~~1. Licencijas išduodančios institucijos bet kuriuo metu ir bet kuriuo atveju paaiškėjus, kad jų išduotą licenciją turintis oro vežėjas turi finansinių problemų, gali įvertinti jo finansinę veiklą ⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ↵ gali ir sustabdyti ↗ veiklos ↗ licencijos galiojimą arba ją panaikinti, jei joms neįrodoma, kad ↗ Bendrijos ↗ oro vežėjas 12 mėnesių gali vykdyti savo esamus ir galimus įsipareigojimus. Licencijas išduodančios institucijos taip gali~~

⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija gali ⇐ taip pat gali išduoti laikiną licenciją, ⇒ galiojančią ne ilgiau nei 12 mėnesių ⇐, kol bus atlikta finansinė ~~×~~ Bendrijos ~~×~~ oro vežėjo reorganizacija, jei ~~saugumui nekils pavojus~~ ⇒ į šią laikiną licenciją yra įtraukti visi oro vežėjo pažymėjimo pakeitimai ir jei galima patikimai numatyti, kad per minėtą laikotarpį įmanoma atlikti reikiamą finansinę reorganizaciją. ⇐.

↓2407/92/EB 12 straipsnis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. ~~Oro vežėjui, kuriam~~ ⇒ Jeigu atsiranda patikimų duomenų, leidžiančių įtarti apie finansinius sunkumus arba jeigu ⇐ iškeliama nemokumo ar kita panaši byla ~~valstybė narė neleidžia išsaugoti veiklos licencijos, jei šios valstybės narės kompetentinga įstaiga įsitikina, kad nėra realių vilčių, jog per protingą laiką bus įvykdyta pakankama finansinė rekonstrukcija~~ ⇒ oro vežėjui, kuriam licenciją yra išdavusi kompetentinga licencijas išduodanti institucija, ši institucija nedelsdama nuodugniai įvertina finansinę būklę ir, remdamasi įvertinimo išvadomis ir laikydamasi šio straipsnio nuostatų per tris mėnesius iš naujo apsveria veiklos licencijos statusą ⇐.

⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija Komisijai praneša apie įvertinimo procedūrą ir užbaigus šią procedūrą padarytas išvadas bei sprendimą, kurį priima kompetentinga licencijas išduodanti institucija, atsižvelgdama į veiklos licencijos statusą ⇐.

3. ⇒ Jeigu apie 8 straipsnio 4 dalyje nurodytas patikrintas sąskaitas nepranešama per šešis mėnesius nuo praėjusiųjų finansinių metų pabaigos, kompetentinga licencijas išduodanti institucija Bendrijos oro vežėjo prašo nedelsiant pranešti apie tas patikrintas sąskaitas.

Jeigu apie patikrintas sąskaitas nepranešama per mėnesį, veiklos licencijos galiojimas sustabdomas arba nutraukiamas.

Kompetentinga licencijas išduodanti institucija Komisijai praneša apie tai, kad oro vežėjas nevykdo įsipareigojimo per šešių mėnesių laikotarpį pranešti apie patikrintas sąskaitas, ir apie priemones, kurių imasi ši pranešančioji institucija. ⇐

4. ⇒ Tuo atveju, jeigu oro vežėjo pažymėjimo galiojimas sustabdomas ir jis paskelbiamas negaliojančiu, kompetentinga licencijas išduodanti institucija nedelsdama sustabdo to oro vežėjo veiklos licencijos galiojimą arba galiojimą nutraukia. ⇐

↓2407/92/EB 13 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

10 straipsnis

⇒ *Sprendimai dėl veiklos licencijų* ⇐

1. ~~Susijusi valstybė narė~~ ⇒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ⇐ nedelsdama, ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo visos reikalingos informacijos pateikimo dienos, atsižvelgdama į visus turimus įrodymus, priima sprendimą dėl taikymo. Sprendimas perduodamas pareiškėjui ~~ir pateikusiai oro transporto įmonei~~. Jei paraiška atmetama, nurodomos atmetimo priežastys.

↓2407/92/EB 13 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. ~~Valstybė narė~~ ⇒ Kompetentingos licencijas išduodančios institucijos ⇐ ~~viešai~~ paskelbia veiklos licencijų išdavimo, ⇒ jų galiojimo sustabdymo arba galiojimo nutraukimo ⇐ tvarką ir ☒ šios institucijos ☒ apie tai informuoja Komisiją.

↓2407/92/EB 13 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

3. ⇒ Kompetentingų licencijas išduodančių institucijų ⇐ ~~Valstybių narių~~ sprendimų ai išduoti veiklos licencijas arba atšaukti imo tokias licencijas u ⇒ sąrašas ⇐ ⇒ kiekvienais metais ⇐ dėl išdavimo ar skelbiamas i Europos Sąjungos Bendriju oficialiame leidinyje.

↓2407/92/EB 13 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

~~Įmonė, kurios paraiška veiklos licencijai gauti atmetama, gali perduoti šį klausimą svarstyti Komisijai. Jei Komisija ištiria, kad nesilaikoma šio reglamento reikalavimų, ji išdėsto savo nuomonę apie teisingą šio reglamento išaiškinimą nepažeisdama Sutarties 169 straipsnio.~~

↓2407/92/EB 7 straipsnis
⇒ naujas

11 straipsnis

⇒ *Draudimo reikalavimai* ⇐

Nelaimingų atsitikimų atveju, ypač keleivių, bagažo, krovinių, pašto ir trečiųjų šalių atžvilgiu, apdraudžiama oro vežėjo atsakomybė. ⇒ Jeigu taikoma, draudimo apsauga turi atitikti minimalius Reglamente (EB) Nr. 785/2004 nustatytus reikalavimus⁹. ⇐

↓2407/92/EB 8 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

12 straipsnis

⇒ *Registravimas* ⇐

1. Nepažeidžiant ☒ 13 straipsnio 2 dalies ~~☒ 3 dalies, veiklos licenciją išduodanti valstybė narė ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjo naudojamas us orlaivis registruojamas ☒ ☒ nacionaliniame ☒ veiklos licenciją išduodančios valstybės narės ☒ registre, arba Bendrijoje.~~

~~Jei nuomos sutartis, sudaryta Bendrijoje registruotam orlaiviui naudoti, atitinka 10 straipsnio nuostatas, valstybė narė nereikalauja užregistruoti šį orlaivį jos registre, jei šis veiksmas reikalauja orlaivio struktūrinių pakeitimų.~~

↓2407/92/EB 8 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

2. ~~Taikydama 2 dalies a punktą, valstybė narė, ☒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija pagal 1 dalį ☒ laikydamosi taikytinų įstatymų ir kitų teisės aktų, ~~įskaitant reglamentuojančius tinkamumo skraidyti sertifikavimą,~~ neimdama jokio diskriminuojančio mokesčio ir nedelsdama nacionaliniame registre registruoja kitų valstybių narių piliečių turimus orlaivius ir perkelia juos iš kitų valstybių narių orlaivių registrų. Už orlaivio perkėlimą imamas tik įprastas registracijos mokestis.~~

⁹ OL L 138, 2004 4 30, p. 1.

↓2407/92/EB 8 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

13 straipsnis

⇒ Nuoma ⇐

1. Turimo orlaivio faktas nėra sąlyga veiklos licencijai išduoti arba kontroliuoti naudojimąsi ja. ~~tačiau valstybė narė reikalauja, kad jos išduotą licenciją turintys oro vežėjai turėtų vieną ar daugiau jiems priklausančių, arba pagal kitas nuomos sutartis naudojamų orlaivių.~~

⇒ Įmonė, prašanti išduoti veiklos licenciją, nuosavybės teise arba pagal orlaivio nuomos be įgulos susitarimą turi disponuoti vienu arba daugiau orlaivių ⇐.

⇒ Bendrijos oro vežėjas nuosavybės teise arba pagal orlaivio nuomos be įgulos susitarimą turi disponuoti vienu arba daugiau orlaivių. ⇐

⇒ Bendrijos oro vežėjas pagal orlaivio nuomos su įgula susitarimą gali disponuoti vienu arba daugiau orlaivių. ⇐

↓2407/92/EB 8 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. Trumpalaikių nuomos sutarčių atveju, siekdamą patenkinti laikinus ☒ Bendrijos ☒ oro vežėjo poreikius arba kitais atvejais, susiklosčius nepaprastoms aplinkybėms, ~~valstybė narė~~ ⇒ kompetentinga licencijas išduodanti institucija ⇐ gali leisti nesilaikyti ~~2 dalies a punkto~~ ⇒ 12 straipsnio 1 dalyje nustatyto registravimo reikalavimų. Bet koku atveju jokiam Bendrijos oro vežėjui nesuteikiama teisė atsisakyti, siekiant, kad būtų patenkinamas laikinasis poreikis arba kad būtų susitvarkyta su padėtimi, trunkančia ilgiau nei šešis mėnesius ir susiklosčiusia dėl išskirtinių aplinkybių, nors teisę atsisakyti galima suteikti tik kartą ir ne ilgiau nei šešiams mėnesiams (ji suteikiama ne iš eilės einančiam antram laikotarpiui ⇐).

⇒ Jeigu orlaivis nuomojamas su įgula, minėtos išlygos taikomos atsižvelgiant į tai, ar yra sudarytas galiojantis susitarimas, kuriame yra nustatomas abipusiškumo principas, kuriuo vadovaudamasi atitinkama valstybė narė ar Bendrija su trečiąja šalimi (joje yra įregistruotas nuomojamas orlaivis) sudaro orlaivio nuomos su įgula susitarimą. ⇐

↓2407/92/EB 10 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

3. Siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi saugos standartų, ~~saugumo ir atsakomybės reikalavimus~~, kitos įmonės orlaivį naudojantis arba kitai įmonei leidžiantis juo naudotis, ⇒ su įgula ar be jos ⇐, ⇒ Bendrijos ⇐ oro vežėjas iš ~~atitinkamos~~ ⇒ kompetentingos ⇐ licencijas a išduodančios institucijos gauna išankstinį veiklos patvirtinimą. Dėl patvirtinimo sąlygų šalys susitaria nuomos sutartyje.

↓2407/92/EB 10 straipsnio 2 dalis
(pritaikyta) (pritaikytas)
⇒ naujas

4. ~~Valstybė narė~~ ☒ Kompetentinga licencijas išduodanti institucija ☒ netvirtina sutarčių, kurių pagrindu nuomojami orlaiviai su įgula oro vežėjui, kuriam ji išdavė veiklos licenciją, jei ⇒ ta institucija nustatė ir atitinkamam oro vežėjui raštiškai pranešė, kad ⇐ nesilaikoma ⇒ atitinkamoje Bendrijos teisėje ⇐ ~~9 straipsnyje~~ nustatytiems lygiaverčių ~~atitinkamų~~ saugumo standartų ~~reikalavimų~~.

↓2407/92/EB 14 straipsnis
(pritaikytas)
⇒ naujas

14 straipsnis

⇒ Komisijos atliekamas tyrimas ⇐

1. ⇒ Komisija, laikydamasi 25 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, gavusi valstybės narės prašymą arba savo nuožiūra, ištiria, ar laikomasi šio skyriaus reikalavimų ir, jeigu reikia, nusprendžia sustabdyti veiklos licencijos galiojimą arba nutraukti jos galiojimą. ⇐
2. ~~4~~ Siekdama įvykdyti ☒ šiame ☒ 4 straipsnyje nustatytas pareigas, Komisija gali gauti visą reikalingą informaciją iš ⇒ kompetentingos licencijas išduodančios institucijos arba tiesiogiai iš atitinkamo(-ų) Bendrijos oro vežėjo(-ų) per Komisijos nustatytą laiką. ⇐ ~~susijusių valstybių narių, kurios taip pat užtikrina, kad šią informaciją pateiktų jų išduotas licencijas turintys oro vežėjai.~~

~~2. Kai per Komisijos nustatytą laikotarpį reikalinga informacija nepateikiama arba pateikiama ne visa, Komisija priima susijusiai valstybei narei skirtą sprendimą, reikalaujantį pateikti informaciją. Sprendime nurodoma, kokią informaciją reikia pateikti ir nustatomas atitinkamas laiko terminas, per kurį informacija turi būti pateikta.~~

~~3. Jei 2 dalyje nurodyta informacija nepateikiama per nustatytą laikotarpį, arba jei oro vežėjas kitaip neįrodo, kad jis laikosi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų, išskyrus atvejus, kai susiklosto nepaprastosios aplinkybės, Komisija nedelsdama informuoja apie padėtį visas valstybes narės. Valstybės narės, laukdamos, kol Komisija praneš apie pateiktus dokumentus, įrodančius šių reikalavimų vykdymą, gali sustabdyti 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus [6] oro vežėjui suteiktų patekimo į rinką teisių galiojimą.~~

↓2407/92/EB	15	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Be šiame reglamente nustatytų taisyklių, oro vežėjas taip pat laikosi Bendrijos teisės atitinkančių nacionalinės teisės aktų reikalavimų.~~

↓2407/92/EB	16	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Nepaisant 3 straipsnio 1 dalies, šio reglamento įsigaliojimo dieną valstybėje narėje galiojančios veiklos licencijos lieka galioti, vadovaujantis įstatymais, pagal kuriuos jos buvo išduotos, ne ilgiau kaip vienerius metus, išskyrus 4 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytus atvejus, kai taikomi ne ilgesni kaip trejų metų laikotarpiai, kurių metu šias licencijas turintys oro vežėjai atitinkamai pasirengia laikytis visų šio reglamento reikalavimų. Šiame straipsnyje veiklos licencijas turinčiais oro vežėjais laikomi vežėjai, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną verčiasi teisėta veikla ir turi galiojančius OTOS, tačiau neturi šių licencijų.~~

~~Šis straipsnis nepažeidžia 4 straipsnio 2, 3, 4 ir 5 dalių bei 9 straipsnio, išskyrus tai, kad oro vežėjai, kurie iki šio reglamento įsigaliojimo dirbo dėl jiems suteiktų išimčių, gali toliau dirbti ne ilgiau nei pirmiau nurodytus ilgiausius laikotarpius, kol valstybės narės ištirs, ar jie laikosi 4 straipsnio.~~

↓2407/92/EB	17	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Prieš priimdamos šį reglamentą įgyvendinančius įstatymus ir kitus teisės aktus, valstybės narės konsultuojasi su Komisija. Apie visas priimtas priemones jos praneša Komisijai.~~

↓2408/92/EB 3 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

III skyrius: Galimybė naudotis maršrutais

15 straipsnis

⇒ Bendrijos vidaus oro susisiekimo paslaugų teikimas ⇐

1. ~~Pagal šį reglamentą Bendrijos oro vežėjams atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) leidžia~~ ☒ suteikiama teisė ☒ naudotis skrydžių teisėmis Bendrijos maršrutuose.
2. ⇒ Valstybėms narėms neleidžiama nustatyti, kad Bendrijos oro vežėjas skrydžių laisvėmis gali naudotis tik gavęs kokį nors leidimą. Jeigu valstybė narė pagrįstai gali abejoti Bendrijos oro vežėjui išduotos veiklos licencijos galiojimu, ta valstybė narė šį klausimą pateikia kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai. Valstybėms narėms iš Bendrijos oro vežėjų neleidžiama reikalauti, kad jie pateiktų kokius nors dokumentus, kurie jau buvo įteikti kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai. ⇐

↓2408/92/EB 3 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~Nepaisant 1 dalies, iki 1997 m. balandžio 1 d. valstybei narei savo teritorijoje Bendrijos oro vežėjams, turintiems kitos valstybės narės išduotą licenciją, nereikia suteikti kabotažo skrydžių teisių, nebent: i) skrydžių teisėmis naudojamosi teikiant paslaugas, kurios sudaro ir yra numatomos kaip paslaugos išplėtimas iš arba kaip preliminarinė paslauga į vežėjo registravimo valstybę; oro vežėjas kabotažo paslaugoms naudoja mažiau nei 50 % savo sezoninio keleivių vietų skaičiaus teikdamas tokią pačią paslaugą, jei kabotažo paslauga yra paslaugos išplėtimas arba preliminarinė paslauga.~~

↓2408/92/EB 3 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

~~Oro vežėjas, teikdamas kabotažo paslaugas pagal 2 dalį, atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) prašymu pateikia visą informaciją, reikalingą šios dalies nuostatomis įgyvendinti.~~

↓2408/92/EB 3 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~Nepaisant 1 dalies, iki 1997 m. balandžio 1 d. valstybė narė, nediskriminuodama dėl pilietybės arba dėl oro vežėjo, kuris naudoja šiuos maršrutus arba prašo leisti jais naudotis, tapatybės, gali reglamentuoti pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 jos išduotą licenciją turinčių oro vežėjų galimybes naudotis maršrutais jos teritorijoje, jei Bendrijos teisė, ypač konkurencijos taisyklės, nenustato kitaip.~~

↓2408/92/EB 7 straipsnis
(pritaikytas)
⇒ naujas

3. ⇒ Bendrijos vidaus ⇐ oro susisiekimo paslaugas teikiančiam Bendrijos oro vežėjui ~~atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) leidžiama~~ sujungti kelias oro susisiekimo paslaugas ⇒ ir tartis dėl bendrojo kodo naudojimo nepažeidžiant įmonėms taikomų Bendrijos konkurencijos taisyklių. ~~⇐ naudoti tą patį skrydžio numerį~~
4. ⇒ Šiuo reglamentu anuliuojami bet kokie Bendrijos oro vežėjų laisvės teikti Bendrijos vidaus oro susisiekimo paslaugas apribojimai, nustatyti dvišaliais valstybių narių susitarimais.
5. ⇒ Nepaisant valstybių narių dvišalių susitarimų nuostatų ir atsižvelgiant į įmonėms taikomas Bendrijos konkurencijos taisykles atitinkama(-os) valstybė narė(-ės) Bendrijos oro vežėjams leidžia sujungti oro susisiekimo paslaugas ir teikiant oro susisiekimo paslaugas į tų valstybių narių teritorijoje esantį bet kokią oro uostą, iš to uosto arba per jį teikiant paslaugas į visas trečiųjų šalių vietas tartis dėl bendrojo kodo naudojimo ⇐.
6. ⇒ Nepažeidžiant jokių galiojančių teisių, suteiktų iki įsigalint šiam reglamentui, ir nepaisant Reglamento (EB) Nr. 847/2004¹⁰ nuostatų Bendrijai nepriklausančių valstybių oro vežėjams neleidžiama naudotis skrydžių laisvėmis, sujungti oro susisiekimo paslaugas arba tartis dėl bendrojo kodo naudojimo tuose maršrutuose, kurie apima tik Bendrijos teritoriją, išskyrus tuo atveju, jeigu minėti vežėjai išvardytomis laisvėmis ir nurodytą veiklą gali vykdyti pagal Bendrijos su trečiaja šalimi sudarytą susitarimą ⇐.
7. ⇐⇒ Nepažeidžiant jokių galiojančių teisių, suteiktų iki įsigalint šiam reglamentui, ir nepaisant Reglamento (EB) Nr. 847/2004 nuostatų trečiųjų šalių oro vežėjams orlaiviams neleidžiama tranzitu skristi virš Bendrijos teritorijos, jeigu atitinkama trečioji šalis nėra 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyto Tarptautinio susitarimo dėl oro tranzito susitariančioji šalis arba su Bendrija dėl to nėra sudariusi susitarimo ⇐.

¹⁰ OJ L157, 2004 4 30, p.7.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
a punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

16 straipsnis

⇒ Bendri su viešąja paslauga susijusių išsipareigojimų principai ⇐

1. Valstybė narė, pasikonsultavusi su kitomis atitinkamomis valstybėmis narėmis, informavusi Komisiją ir maršrute dirbančius oro vežėjus, gali nustatyti tokio masto su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus dėl reguliaraus oro susisiekiimo paslaugų, teikiamų ⇒ regioniniam ⇐ oro uostui ~~aptarnaujamam jos teritorijoje esanti šalutinį arba besivystantį regioną~~, arba nerentabiliam maršrutui, vedančiam į bet kurią jos teritorijoje esantį regioninį oro uostą, jeigu ~~kai~~ bet kuris iš šių maršrutų yra gyvybiškai svarbus oro uosto regiono ekonominei plėtrai. ⇒ Minėtas išsipareigojimas nustatomas tik tokio ⇐ mastu, kad tame maršrute būtų užtikrintas ⇒ minimalių ⇐ reguliaraus oro susisiekiimo paslaugų, atitinkančių nustatytus testinumo, reguliarumo, ~~keleivių vietų skaičiaus ir~~ kainos nustatymo arba ⇒ minimalaus ⇐ keleivių vietų skaičiaus standartus, kurių oro vežėjai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, neprisiimtų, teikimas.

⇒ Nustatytieji standartai maršrutui, kuriam taikomi minėti su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai, parenkami skaidriai ir nediskriminuojant ⇐.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
c punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

2. Tais atvejais, kai kitų ~~rusių~~ ☒ tipų ☒ transportas negali užtikrinti ~~atitinkamų~~ nuolat teikiamų paslaugų, ⇒ bent du kartus per dieną ⇐, atitinkamos valstybės narės į su viešąja paslauga susijusį išsipareigojimą gali įtraukti reikalavimą, kad visi maršrute ketinantys dirbti oro vežėjai garantuotų, kad jie maršrute dirbs tam tikrą nustatytiną laikotarpį laikydamiesi kitų su viešąja paslauga susijusių išsipareigojimų sąlygų.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
j punktas (pritaikytas)

3. Kai su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai nustatomi pagal ☒ 1 ir 2 dalis ☒ ~~ir e punktus~~, oro vežėjai gali pardavinėti tik sėdimas vietas ir tik tada, jei šios oro susisiekiimo paslaugos atitinka visus su viešąja paslauga susijusio išsipareigojimo reikalavimus. Dėl šios priežasties šios oro susisiekiimo paslaugos laikomos reguliaraus oro susisiekiimo paslaugomis.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
d punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

4. Jei maršrute nėra vienas oro vežėjas nepradėjo arba neketina teikti reguliaraus oro susisiekimo paslaugų ir pagal šiame maršrute nustatytą su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, valstybė narė gali mybė ⇒ teikti reguliarias oro susisiekimo paslaugas ⇐ ~~naudotis~~ šiuo maršrutu gali suteikti tik vienam oro vežėjui ne ilgiau kaip ~~trejį~~ ⇒ keturių ⇐ metų laikotarpiui, kuriam pasibaigus padėtis dar kartą apsvartoma.

⇒ Pirmiau minėtas laikotarpis gali būti penkeri metai, jeigu su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai nustatomi maršrutui, kuriuo orlaiviai skraido į ypač atokiame regione, apibrėžtame Sutarties 299 straipsnio 2 dalyje, esantį oro uostą. ⇐

5. Teisė teikti ☒ 4 dalyje nurodytas paslaugas ☒ pasiūloma ⇒ pagal 17 straipsnį ⇐ skelbiant viešąjį konkursą vienu arba, ⇒ jeigu šito negalima atlikti dėl su eksploatavimu susijusių priežasčių ⇐, grupe minėtų maršrutų bet kokiam Bendrijos oro vežėjui, kuris turi teisę teikti tokias paslaugas.

~~Konkurso tvarka skelbiama Europos Bendrijų oficialiame leidinyje, o paraiškos priimanamos ne trumpiau nei vieną mėnesį nuo paskelbimo dienos. Apie oro vežėjų pateiktas paraiškas nedelsiant pranešama kitoms atitinkamoms valstybėms narėms ir Komisijai.~~

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
b punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

6. ⇒ Jeigu valstybė narė ketina nustatyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, visą numatomo įpareigojimo tekstą valstybė narė nusiunčia Komisijai, atitinkamoms valstybėms narėms ir oro vežėjams, kurie vykdo veiklą minėtu maršrutu.

Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbia šią informaciją:

(a) nurodo oro uostus, tarp kurių skraidoma atitinkamu maršrutu,

(b) nurodo su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų taikymo pradžios dieną ir

(c) tikslų adresą, kuriuo atitinkama valstybė narė nedelsdama ir nemokamai užtikrina prieigą prie su viešąja paslauga susijusio įpareigojimo teksto ir visos informacijos apie tą įpareigojimą ir (arba) jo dokumentų. ⇐

7. Valstybės narės ⇒ numatomų su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų ⇐ ⇒ būtinybę ir ⇐ pakankamumą įvertina ~~nustato reguliariai teikiamų oro susisiekimo paslaugų~~ atsižvelgdamos į:

~~———— visuomenės interesus;~~

- (a) ⇒ numatomų įsipareigojimų ir atitinkamo regiono ekonominės plėtros poreikių proporcingumą; ⇐
- (b) ~~galimybę, ypač salų regionams~~ pasinaudoti kitos rūšies transportu ir tų rūšių tinkamumą atsiradusiems vežimo poreikiams patenkinti, ⇒ ypač tuo atveju, jeigu teikiamomis geležinkelio paslaugomis užtikrinama, kad numatomą oro susisiekimo maršrutą geležinkelio transportu galima nuvažiuoti greičiau nei tris valandas ; ⇐
- (c) oro paslaugų tarifus ir sąlygas, kurias būtų galima nustatyti vartotojams;
- (d) bendrą visų maršrute dirbančių ar ketinančių dirbti oro vežėjų įtaką.

8. ⇒ Neleidžiama, kad su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų įsigaliojimo data būtų ankstesnė nei 6 dalies antroje pastraipoje nurodytojo informacinio pranešimo paskelbimo data ⇐.

9. ⇒ Laikoma, kad su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų galiojimo trukmė yra pasibaigusi, jeigu maršrutu, dėl kurio buvo nustatyti minėti įsipareigojimai, jokios reguliariosios oro susisiekimo paslaugos nebuvo teikiamos ilgiau nei dvylika mėnesių. ⇐.

10. ⇒ Tuo atveju, jeigu pagal 17 straipsnį pasirinktas oro vežėjas netikėtai nustoja teikti paslaugą, atitinkama valstybė narė, susiklosčius nepaprastosioms aplinkybėms, dvišaliu susitarimu gali parinkti kitą oro vežėją, kuris ne ilgesniam nei šešių mėnesių laikotarpiui (šio laikotarpio neleidžiama pratęsti) prisiimtų su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų pagal šias sąlygas: ⇐

(a) ⇒ visos valstybės narės mokamos kompensacijos išmokamos pagal 17 straipsnio 8 dalies nuostatas; ⇐

(b) ⇒ pasirenkamas tik Bendrijos oro vežėjas laikantis skaidrumo ir ne diskriminavimo principų ⇐.

⇒ Komisija ir valstybė (-ės) narė (-ės) nedelsiant informuojamos apie skubos tvarką ir nurodomos jos taikymo priežastys. Komisija savo nuožiūra arba gavusi valstybės(-ių) narės(-ių) prašymą ir laikydamasi 25 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos gali sustabdyti minėtos tvarkos taikymą, jeigu Komisija yra įsitikinusi, kad ta tvarka neatitinka šios dalies reikalavimų arba kaip nors kitaip prieštarauja Bendrijos teisės aktams. ⇐

17 straipsnis

***Tvarka, taikoma organizuojant viešąjį konkursą dėl su viešąja paslauga susijusių
įsipareigojimų***

1. Viešasis konkursas, nustatytas 16 straipsnio 5 dalyje, organizuojamas pagal 2–11 dalių nuostatas.
2. Atitinkama valstybė narė Komisijai perduoda visą kvietimo dalyvauti konkurse tekstą.
3. Komisija kvietimą dalyvauti konkurse *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbia kaip informacinį pranešimą. Neleidžiama, kad galutinė pasiūlymų pateikimo diena būtų anksčiau nei du mėnesiai nuo minėto informacinio pranešimo paskelbimo dienos. Jei tai pasiūlymas, pateikiamas dėl maršruto, į kurį pagal 16 straipsnio 4 dalį patekti būtų leidžiama tik vienam vežėjui, kvietimas dalyvauti konkurse skelbiamas bent šešis mėnesius iki naujos koncesijos pradžios, siekiant įvertinti, ar ir toliau reikia riboti patekimą.
4. Informaciniame pranešime pateikiama ši informacija:
 - (a) susijusi(-ios) valstybė(-s) narė(-s)
 - (b) atitinkamas oro susisiekimo maršrutas;
 - (c) sutarties galiojimo trukmė;
 - (d) tikslų adresą, kuriuo atitinkama valstybė narė užtikrina prieigą prie kvietimo dalyvauti konkurse teksto ir visos reikiamos informacijos apie tą konkursą ir (arba) viešojo konkurso dokumentų;
 - (e) galutinė paraiškų pateikimo diena.
5. atitinkama valstybė narė nedelsdama ir nemokamai perduoda visą reikiamą informaciją ir dokumentus, kurių paprašo viešajame konkurse ketinanti dalyvauti šalis.

~~Nepaisant f punkto, paraiškos atrenkamos praėjus ne mažiau nei dviem mėnesiams nuo paraiškų pateikimo termino, kad kitos valstybės narės galėtų pateikti pastabas.~~

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
k punktas (pritaikytas)

~~d punktas netaikomas tuo atveju, kai kita atitinkama valstybė narė siūlo atitinkamas
kitas nustatytus reikalavimus atitinkančias priemones dėl to paties su viešąja
paslauga susijusio įsipareigojimo vykdymo.~~

↓2408/92/EB 4 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~1 dalies d punktas netaikomas maršrutams, kuriuose kitų rūšių transportas gali
užtikrinti atitinkamas ir nuolat teikiamas paslaugas, kai siūlomas keleivių vietų
skaičius viršija 30000 vietų per metus.~~

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
e punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

6. Į konkurso tvarką ir paskesnę sutartį, *inter alia*, įtraukiami šie punktai:

- (a) su viešąją paslauga susijusių įsipareigojimų reikalavimai;
 - (b) sutarties pakeitimo ir nutraukimo taisyklės, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pokyčius;
 - (c) sutarties galiojimo laikotarpį;
 - (d) ⇒ poveikio priemonės ⇐ Nuobaudos už sutarties nevykdymą
 - (e) ⇒ objektyvūs ir skaidrūs parametrai, kuriais remiantis būtų galima apskaičiuoti kompensaciją, jeigu ją reiktų išmokėti, už su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymą. ⇐
-

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
f punktas)

7. Paraiškos atrenkamos kuo greičiau atsižvelgiant į teikiamų paslaugų tinkamumą, įskaitant kainas ir sąlygas, kurios gali būti nustatomos vartotojams bei, jei yra, išlaidas, skirtas atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) pareikalautai kompensacijai sumokėti.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
h punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

8. ☒ Atitinkama ☒ ☒ valstybė narė ☒ gali ~~su~~ išmokėti kompensaciją oro vežėjui, pasirinktam pagal ☒ 7 ☒ ~~§~~ dali ~~punkto~~, už atitiktą standartams, kurių privaloma laikytis vykdant pagal ☒ 16 straipsnį ☒ nustatytus su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus. Išmokėta ~~ant~~ tokia ~~a~~ kompensacija ~~a~~ ~~atsižvelgiama į su paslauga susijusias išlaidas ir pajamas~~ ⇒ negali viršyti sumos, reikalingos apmokėti grynąsias išlaidas, patirtas vykdant visus su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus (atsižvelgiama į pajamas, kurias oro vežėjas gavo vykdydamas su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus ir pagrįstą oro vežėjo pelną ⇐.

↓ naujas

9. Valstybė narė nedelsdama Komisijai praneša apie viešojo konkurso rezultatus ir pasirinkimą nusiųsdama pranešimą, kuriame pateikiama ši informacija:
- (a) konkurso dalyvių skaičius, jų pavadinimai ir informacija apie konkurso dalyvių įmones;
 - (b) pasiūlymuose pateikti valdymo elementai;
 - (c) pasiūlymuose pateikiami prašymai mokėti kompensaciją;
 - (d) konkurso dalyvio, kuris buvo pasirinktas, pavadinimas.
10. Komisija, valstybės narės paprašyta arba savo nuožiūra, valstybių narių gali prašyti per mėnesį perduoti visus reikiamus dokumentus apie oro vežėją, kuris buvo pasirinktas vykdyti su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų. Komisija, jeigu prašomi dokumentai nepateikiami iki galutinės datos, 25 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka gali nuspręsti sustabdyti kvietimo dalyvauti konkurse galiojimą.

↓2408/92/EB 4 straipsnio 1 dalies
i punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

18 straipsnis

⇒ Su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų nagrinėjimas ⇐

1. Valstybės narės imasi ⇐ visų ⇐ ☒ būtinų ☒ ~~reikiamų~~ priemonių, užtikrinančių, kad visi pagal ~~ši~~ ~~straipsnį~~ ☒ 16 ir 17 straipsnius ☒ priimti sprendimai būtų veiksmingai ir nedelsiant, ypač jei šie sprendimai pažeidžia Bendrijos teisę arba šią teisę įgyvendinančias nacionalines taisykles, peržiūrėti.

⇒ Komisija, valstybės narės paprašyta arba savo nuožiūra, valstybių narių visų pirma gali prašyti per du mėnesius pateikti:

- (a) dokumentą, kuris pagrindžia poreikį taikyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus ir patvirtinantį, kad jie atitinka 16 straipsnyje nurodytus kriterijus
- (b) regiono ekonominės būklės analizę,
- (c) numatomų taikyti įsipareigojimų ir ekonominės plėtros tikslų proporcingumo analizę,
- (d) teikiamų oro susisiektimo paslaugų, jeigu jos teikiamos, ir kitų rūšių transporto, kuris yra prieinamas ir kurį galima laikyti numatomų teikti paslaugų pakaitalu, analizę. ⇐

↓2408/92/EB 4 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. Komisija kiekvienos valstybės narės, manančios, kad ~~16~~ 16 ir 17 straipsniuose ~~4~~ 4 dalyje nustatytos sąlygos nepagrįstai riboja maršruto plėtrą, prašymu arba savo iniciatyva, atlieka tyrimą ir, atsižvelgdama į visus atitinkamus veiksnius, per ~~du~~ ~~⇒~~ šešis ~~4~~ mėnesius nuo prašymo gavimo dienos ~~⇒~~ ir 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ~~4~~ priima sprendimą dėl to, ar ~~16~~ 16 ir 17 straipsniai ~~4~~ 4 dalyje turėtų būti toliau taikoma atitinkamam maršrutui.

⇒ Komisija, kol bus priimtas minėtas sprendimas, gali nuspręsti imtis laikinų priemonių, įskaitant su viešąja paslauga susijusių įgaliojimų taikymo visišką arba dalinį sustabdymą. ⇐

↓2408/92/EB 4 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~Komisija apie sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsu dauguma per vieną mėnesį gali priimti kita sprendimą.~~

↓2408/92/EB (pritaikytas)	5	straipsnis
------------------------------	---	------------

~~Victimiuose maršrutuose, kuriems šio reglamento įsigaliojimo dieną teisės aktais arba sutartimi suteikiama išimtinė nuolaida ir kai kitų rūšių transportas negali užtikrinti atitinkamų ir nuolat teikiamų paslaugų, ji gali būti toliau taikoma iki jos galiojimo pabaigos arba trejus metus, atsižvelgiant į tai, kuris terminas yra pirmesnis.~~

↓2408/92/EB 6 straipsnis
(pritaikytas)

~~1. Nepaisydama 3 straipsnio, jei naujame maršrute, jungiančiame regioninius oro uostus, kurių keleivių vietų skaičius per metus neviršija 30000 vietų, vienas iš jos išduotą licenciją turinčių oro vežėjų pradeda teikti reguliaraus keleivių susisiekimo oro paslaugas orlaiviu, turinčiu ne daugiau kaip 80 sėdimų vietų, valstybė narė gali atsisakyti kito oro vežėjo teikiamų reguliaraus susisiekimo paslaugų dvejiems metams, nebent šis vežėjas teikia paslaugas ne daugiau kaip 80 vietų turinčiu orlaiviu arba paslaugas teikia taip, kad kiekvienam skrydžiui tarp atitinkamų dviejų oro uostų parduodama ne daugiau kaip 80 sėdimų vietų.~~

~~2. 4 straipsnio 3 ir 4 dalys taikomos kartu su šio straipsnio 1 dalimi.~~

↓2408/92/EB 8 straipsnio 2 dalis
⇒ naujas

19 straipsnis

⇒ Oro eismo paskirstymas oro uostams ir naudojimasis skrydžių laisvėmis ⇐

1. Naudojimąsi skrydžių teisėmis reglamentuoja paskelbtos Bendrijos, nacionalinės, regioninės arba vietos veiklos taisyklės, susijusios su sauga, ⇒ saugumu ⇐, aplinkos apsauga ir laiko tarpinių paskirstymu.

↓2408/92/EB 8 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. ~~Šis reglamentas neturi įtakos valstybių narių teisei, ⇒ Valstybė narė, pasitarusi su atitinkamais oro vežėjais, gali ⇐ nediskriminuodama ⇒ paskirties vietovių Bendrijoje atžvilgiu ⇐, ~~jei~~ dėl pilietybės arba ~~de~~ oro vežėjo tapatybės, reglamentuoti ⇒ oro ⇐ eismo paskirstymą tarp oro uosto sistemai priklausančių oro uostų, ⇒ jeigu laikomasi šių sąlygų: ⇐~~

(a) ⇒ oro uostais naudojama si teikiant paslaugas tam pačiai miestui arba aglomeracijai; ⇐

(b) ⇒ oro uostai aptarnaujami lygiaverte transporto infrastruktūra; ir ⇐

(c) ⇒ iš oro uostų į miestą arba aglomeraciją, kurią jie aptarnauja, ir priešinga kryptimi teikiamos dažnos, patikimos ir veiksmingos viešojo transporto susisiekimo paslaugos ⇐

⇒ Priimant bet koki sprendimą reguliuoti oro eismo paskirstymą oro uostams atsižvelgiama į proporcingumo ir skaidrumo principus ir tie sprendimai turi būti pagrįsti objektyviais kriterijais. ⇐

↓2408/92/EB 8 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

3. ~~Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija nagrinėja šio straipsnio 1 ir 2 dalių taikymą bei per mėnesį nuo prašymo gavimo dienos pasikonsultavusi su 11 straipsnyje nurodytu komitetu, nusprendžia, ar valstybei narei leidžiama toliau taikyti priemonę.~~ Komisija apie sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. ⇒ Atitinkama valstybė narė, nepažeisdama iki priimant šį reglamentą galiojusių oro eismo srautų paskirstymo taisyklių, Komisijai praneša apie ketinimą reguliuoti oro eismo paskirstymą arba keisti galiojančias to eismo paskirstymo taisykles. ⇐

Komisija, gavusi minėtą prašymą, per šešis mėnesius nuo jo gavimo išnagrinėja 1 ir 2 dalių taikymą ir 25 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka nusprendžia, ar valstybei narei leidžiama taikyti priemones.

Komisija sprendimą paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir priemonės netaikomos tol, kol nepaskelbiamas Komisijos patvirtinimas.

↓2408/92/EB 8 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

4. ~~Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitoki sprendimą.~~

↓2408/92/EB 8 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)

5. ~~Kai valstybė narė nusprendžia kurti naują oro uosto sistemą arba pakeisti veikiančią, apie tai ji praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai. Patikrinusi, ar oro uostai sugrupuoti į tą patį miestą ar konurbaciją aptarnaujančių oro uostų grupes, Komisija paskelbia patikslintą II priedą Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

1. ~~Kilus didelėms perkrovimo ir (arba) aplinkos apsaugos problemoms, atsakinga valstybė narė pagal šį straipsnį gali nustatyti naudojimosi skrydžių teisėmis sąlygas, riboti naudojimąsi skrydžių teisėmis arba atsisakyti jas suteikti, ypač kai kitų rūšių transportas gali teikti pakankamas paslaugas.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~2. Priemonės, kurių imasi valstybės narės pagal 1 dalį:~~

- ~~– nenumato diskriminacijos dėl oro vežėjų pilietybės ar tapatybės,~~
- ~~– galioja ribotą, trejų metų neviršijantį laikotarpį, kuriam pasibaigus yra peržiūrimos,~~
- ~~– neturi neigiamos įtakos šio reglamento tikslams,~~
- ~~– neteisėtai neiškreipia oro vežėjų konkurencijos,~~
- ~~– nėra labiau ribojančios, nei būtina problemomis išspręsti.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

~~3. Kai valstybė narė nusprendžia, kad pagal 1 dalį reikia imtis priemonių, ne vėliau kaip prieš tris mėnesius iki šios priemonės įsigaliojimo ji apie tai informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją pateikdama atitinkamą priemonių taikymo pateisinimą. Priemonės gali būti įgyvendinamos, jei per mėnesį nuo informacijos gavimo dienos atitinkama valstybė narė jos neužginėja arba pagal 4 dalį Komisijai imasi ją pakartotinai nagrinėti.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~4. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija išnagrinėja 1 dalyje nurodytą priemonę. Kai per vieną mėnesį nuo informacijos pateikimo pagal 3 dalį dienos Komisija imasi nagrinėti priemonę, tuo pačiu metu ji nurodo, ar gali būti įgyvendinama visa priemonė ar jos dalis, nagrinėjimo metu pirmiausia atsižvelgdama į neatšaukiamų padarinių galimybę. Pasikonsultavusi su 11 straipsnyje nurodytu Komitetu, per vieną mėnesį nuo reikiamos informacijos gavimo Komisija nusprendžia, ar priemonė yra reikalinga, atitinka šį reglamentą ir neprieštarauja Bendrijos teisei. Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. Kol bus priimtas sprendimas, Komisija gali nuspręsti taikyti laikinąsias priemones, apimančias visišką arba dalinį priemonės įgyvendinimo sustabdymą, ypač atsižvelgiant į neatšaukiamų padarinių galimybę.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

20 straipsnis

Nepaprastosios padėties priemonės

1. ~~Nepaisant 3 ir 4 dalių~~ Valstybė narė gali ⇒ atsisakyti suteikti teisę naudotis skrydžių laisvėmis, tas teises apriboti arba jomis besinaudojantiems nustatyti sąlygas ⇐, ~~imtis reikiamų veiksmų~~ spręsti netikėtai iškilusius trumpalaikius nesklandumus, ⇒ kurių radosi susiklosčius nenumatytoms ir neišvengiamoms aplinkybėms ⇐. Imantis minėtų veiksmų ⇒ turi būti paisoma proporcingumo ir skaidrumo principų ir tie veiksmai privalo būti pagrįsti objektyviais bei nediskriminaciniais kriterijais ⇐.

Komisija ir ☒ kita(-os) ☒ valstybė (-ės) narė (-ės) nedelsiant informuojamos apie šias priemones ir atitinkamai pagrindžiamas jų įgyvendinimas. Jei problemos, dėl kurių prireikė šių priemonių, neišsprendžiamos ilgiau kaip per 14 dienų, valstybė narė apie tai atitinkamai informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares ir, gavusi Komisijos sutikimą, gali pratęsti priemonės taikymo terminą tolesniam 14 dienų laikotarpiui.

2. Atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) prašymu arba savo iniciatyva Komisija gali sustabdyti šios priemonės taikymą, jei ji neatitinka 1 ~~ir 2~~ 2 dalies ~~ir~~ reikalavimų arba kitaip prieštarauja Bendrijos teisei.

↓2408/92/EB 9 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)

~~6. Kiekviena valstybė narė pagal 4 ir 5 dalis priimtą Komisijos sprendimą gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 7 dalis
(pritaikytas)

~~7. Jei valstybės narės pagal šį straipsnį priimtas sprendimas riboja Bendrijos oro vežėjo veiklą Bendrijos vidaus maršrute, visiems tame pačiame maršrute dirbantiems Bendrijos oro vežėjams taikomos vienodos sąlygos arba apribojimai. Jei sprendimu uždraudžiama teikti naujas ar papildomas paslaugas, visi Bendrijos oro vežėjų prašymai šiame maršrute teikti naujas ar papildomas paslaugas nagrinėjami vienodai.~~

↓2408/92/EB 9 straipsnio 8 dalis
(pritaikytas)

~~8. Nepažeisdama 8 straipsnio 1 dalies, išskyrus susitarimą su atitinkama valstybe (-ėmis) narė (-ėmis), valstybė narė neleidžia oro vežėjui:~~

~~pradėti teikti naujų paslaugų arba~~

~~b) didinti jau teikiamų paslaugas dažnumą~~

~~tarp tam tikro jos teritorijoje esančio oro uosto ir kitos valstybės narės tol, kol tos kitos valstybės narės išduotą licenciją turinčiam oro vežėjui nebus leista, remiantis 8 straipsnio 2 dalyje nustatytais laiko tarpų paskirstymo taisyklėmis, pradėti teikti naujas paslaugas arba padidinti į atitinkamą oro uostą teikiamų paslaugų dažnumą, kol Taryba priims sprendimą ir įsigalios reglamentas dėl elgesio paskirstant laiko tarpusius kodekse, pagrįsto bendruoju nediskriminavimo dėl pilietybės principu.~~

↓2408/92/EB 10 straipsnis
(pritaikytas)

~~1. Keleivių vietų skaičius neribojamas oro susisiekimo paslaugose, kurioms taikomas šis reglamentas, išskyrus 8 ir 9 straipsniuose bei šiame straipsnyje nustatytus atvejus.~~

~~2. Kai dėl 1 dalies taikymo valstybės narės išduotą licenciją turintis reguliarų oro susisiekimą vykdomas vežėjas (-ai) patiria didelių finansinių nuostolių, tos valstybės narės prašymu ir atsižvelgdama į visus atitinkamus veiksnius, įskaitant padėtį rinkoje, ypač į tai, ar susiklostė tokia padėtis, kai tos valstybės narės oro vežėjų galimybėms veiksmingai konkuruoti rinkoje daroma neigiama įtaka, Komisija išnagrinėja atitinkamo oro vežėjo (-ų) finansinę padėtį ir keleivių vietų skaičiaus panaudojimą bei nusprendžia, ar nustatytam laikotarpiui reikėtų stabilizuoti keleivių vietų skaičius reguliaraus oro susisiekimo paslaugose į ir iš tos valstybės.~~

~~3. Komisija apie sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.~~

↓2409/92/EB 1 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

IV skyrius: Kainų nustatymo nuostatos

21 straipsnis

⇒ Kainų nustatymas ⇐

Nepažeidžiant ~~3 dalies~~ 23 straipsnio šis reglamentas skyrius netaikomas:

- (a) ne Bendrijos oro vežėjų nustatytoms oro susisiekimo kainoms ir tarifams;
- (b) oro susisiekimo kainoms ir tarifams, nustatytiems su viešąja paslauga susijusiais ~~u~~ išipareigojimais ~~u~~ pagal III skyrių. ~~1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus [7].~~

↓2409/92/EB 5 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

22 straipsnis

⇒ Laisvė nustatyti kainas ⇐

1. Nepažeidžiant 16 straipsnio 1 dalies, 23 ir 24 straipsnių šio reglamento nuostatų Bendrijos oro vežėjai laisvai nustato oro susisiekimo paslaugų kainas ir tarifus.
2. Valstybės narės, nepaisydamos dvišaliais valstybių narių susitarimais nustatytų nuostatų, negali taikyti diskriminacinių nuostatų atsižvelgdamos į oro vežėjo nacionalinę priklausomybę arba jo tapatybę, kai Bendrijos oro vežėjai nustato oro susisiekimo paslaugų iš Bendrijos teritorijos į trečiąją šalį kainas ir tarifus. Šiuo reglamentu panaikinami visi kainų nustatymo apribojimai, įskaitant maršrutuose į trečiąsias šalis, grindžiami dvišaliais valstybių narių susitarimais.

↓2409/92/EB 3 straipsnis
(pritaikytas)

~~Bendrijos oro vežėjų nustatytos užsakomųjų skrydžių kainos bei vietos ir krovinių vežimo tarifai nustatomi laisvu vežimo sutarties šalių susitarimu.~~

↓2409/92/EB 1 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

23 straipsnis

⇒ Pirmavimas nustatant kainas ⇐

⇒ Nepažeidžiant susitarimų, kuriuos Bendrija su trečiąja šalimi yra sudariusi dėl oro susisiekimo paslaugų tarp Bendrijos oro uostų, ⇐ tik Bendrijos oro vežėjai turi teisę siūlyti naujus produktus arba nustatyti mažesnes ☒ oro susisiekimo ☒ kainas, nei mokamas už tokius pačius produktus.

↓2409/92/EB 4 straipsnis
(pritaikytas)
⇒ naujas

24 straipsnis

⇒ Informavimas ir nediskriminavimas ⇐

1. Bendrijoje dirbantys oro vežėjai plačiai ~~esios visuomenei~~ ~~es prašymu informuoja~~ ⇐ pateikia ⇐ ⇐ išsamią informaciją apie jų oro susisiekimo kainas ir tarifus bei susijusius sąlygas ⇐ ~~= apie visas oro transporto kainas ir standartinius krovinių vežimo tarifus.~~
2. ⇐ Oro vežėjai oro susisiekimo kainas nustato nediskriminuodami keleivių jų pilietybės arba gyvenamosios vietos atžvilgiu arba neatsižvelgdami į kelionių organizatoriaus įsisteigimo vietą Bendrijoje. ⇐

↓2409/92/EB 5 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės), nediskriminuodama (-os) oro vežėjų dėl jų pilietybės ar tapatybės, gali reikalauti, kad oro susisiekimo kainos jai (joms) būtų pateiktos jos (jų) nustatytos formos dokumente. Kainų pateikti nereikia, jei iki oro susisiekimo kainų įsigaliojimo lieka daugiau kaip 24 valandos (įskaitant darbo dieną), išskyrus atvejus, kai pateikiama galiojančią kainą atitinkanti kaina, apie kurią reikia pranešti iš anksto.~~

↓2409/92/EB 5 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

~~Iki 1997 m. balandžio 1 d. valstybė narė gali reikalauti, kad apie oro susisiekimo kainas, mokamos už vietinius skrydžius, kuriuos aptarnauja ne daugiau kaip vienas licenciją turintis vežėjas arba du licenciją turintys vežėjai, dirbantys pagal bendros veiklos susitarimą, būtų pranešta ne vėliau kaip prieš vieną darbo dieną, bet ne anksčiau kaip prieš vieną mėnesį iki įsigaliojant oro susisiekimo kainai.~~

↓2409/92/EB 5 straipsnio 4 dalis
(pritaikytas)

~~Oro susisiekimo kaina už pardavimą arba už vežimą taikoma tol, kol ji nepanaikinama pagal 6 arba 7 straipsnius.~~

↓2409/92/EB 6 straipsnis
(pritaikytas)

~~1. Laikydamosi šiame straipsnyje nustatytos tvarkos, atitinkama valstybė narė bet kuriuo metu gali:~~

~~panaikinti bazinę kainą, kuri, atsižvelgiant į visą kainų, mokamų už nurodytąjį skrydį, struktūrą ir kitus susijusius veiksnius, įskaitant konkurencinę rinkos padėtį, yra pernelyg didelė ir nuostolinga vartotojams, palyginti su ilgalaikėmis galutinai patvirtintomis atitinkamomis oro vežėjo sąnaudomis, įskaitant pakankamą kapitalo grąžą;~~

~~b) nediskriminuojančiu būdu sustabdyti tolimesnį kainos, mokamos už skrydį arba už skrydžių grupę, mažinimą rinkoje, kai rinkos veiksniai nulemia nepertraukiamą oro susisiekimo kainų nuosmukį, gerokai nukrypstantį nuo įprastinių sezoninių kainų svyravimo ir sąlygojantį plačiai apimančius visų atitinkamų oro vežėjų nuostolius, susijusius su tam tikromis oro susisiekimo paslaugomis, atsižvelgiant į ilgalaikės galutinai patvirtintas atitinkamas oro vežėjų sąnaudas.~~

~~2. Apie pagal 1 dalį priimtą sprendimą pranešama Komisijai, visoms kitoms dalyvaujančioms valstybėms narėms ir atitinkamam (-iems) oro vežėjui (-ams) bei nurodomos jo priežastys.~~

~~3. Jei per keturiolika dienų nuo pranešimo pateikimo dienos nei viena atitinkama valstybė narė arba Komisija, remdamosi 1 dalimi, nepraneša prieštaravimo ir nenurodo prieštaravimo priežasčių, valstybė narė, kuri priėmė sprendimą pagal 1 dalį prireikus gali nurodyti atitinkamam (-iems) oro vežėjui (-ams) atitinkamai panaikinti bazinę kainą arba susilaikyti nuo tolesnio kainos mažinimo.~~

~~4. Jei su sprendimu nesutinkama, bet kuri dalyvaujanti valstybė narė gali pareikalauti surengti konsultacijas padėčiai peržiūrėti. Jei nesutariama kitaip, konsultacijos surengiamos per 14 dienų nuo prašymo pateikimo dienos.~~

~~1. Dalyvaujančios valstybės narės prašymu Komisija išnagrinėja, ar sprendimas imtis veiksmų arba jų nesiimti pagal 6 straipsnį atitinka 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus. Tuo pačiu metu valstybė narė praneša apie tai kitoms atitinkamoms valstybėms narėms ir atitinkamam (-iems) oro vežėjui (-ams). Komisija nedelsdama paskelbia informaciją apie oro susisiekimo kainos (-ų) pateikimą tyrimui Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje.~~

~~2. Nepaisydama 1 dalies, Komisija, remdamasi teisėtą interesą turinčios šalies pateiktu skundu, gali ištirti, ar oro susisiekimo kainos atitinka 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus. Komisija nedelsdama paskelbia informaciją apie oro susisiekimo kainos (-ų) pateikimą tyrimui Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje.~~

~~3. Oro susisiekimo kaina, galiojanti jos pateikimo tyrimui, atliekamam pagal 1 dalį, dieną tyrimo metu lieka galioti. Tačiau, jei Komisija arba Taryba, vadovaudamosi 8 dalimi, per ankstesnius šešis mėnesius nusprendžia, kad tokios pačios ar mažesnės bazinės kainos, mokamos už vežimą į susijusių miestų porą, neatitinka 6 straipsnio 1 dalies a punkto kriterijų, oro susisiekimo kaina tyrimo metu nustoja galioti.~~

~~Be to, jei taikoma 6 dalis, Komisijos atliekamo tyrimo metu susijęs oro vežėjas negali nustatyti didesnės bazinės kainos, nei kaina, nustatyta prieš pradedant bazinės kainos tyrimą.~~

~~4. Pasikonsultavusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, Komisija nedelsdama, tačiau jokia būdu ne vėliau kaip per dvidešimt darbo dienų nuo pakankamos informacijos gavimo iš atitinkamo (-ų) oro vežėjo (-ų) dienos, priima sprendimą. Komisija atsižvelgia į visą iš suinteresuotų šalių gautą informaciją.~~

~~5. Jei per Komisijos nustatytą laikotarpį oro vežėjas nepateikia pareikalautos informacijos arba pateikia ją ne visą, Komisija priima sprendimą, reikalaujanti pateikti šią informaciją. Sprendime nurodoma, kokią informaciją reikia pateikti ir nustatomas atitinkamas laiko terminas, per kurį informacija turi būti pateikta.~~

~~6. Komisija, priimdama sprendimą, gali panaikinti galiojančią oro susisiekimo kainą, kol bus galutinai nustatyta, ar oro vežėjas pateikė neteisingą informaciją ar pateikė ją ne visą, ar nepateikė jos per laikotarpį, nustatytą sprendime, priimtame vadovaujantis 5 dalimi.~~

~~7. Komisija nedelsdama praneša apie pagal 4 ir 6 dalis priimtą pagrįstą sprendimą atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narai (-ėms) ir atitinkamam (-iems) oro vežėjui (-ams).~~

~~8. Per nustatytą vieno mėnesio laikotarpį atitinkama valstybė narė gali perduoti pagal 4 dalį priimtą Komisijos sprendimą Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma per mėnesį gali priimti kitą sprendimą.~~

~~9. Atitinkamos valstybės narės užtikrina, kad Komisijos sprendimas būtų vykdomas, nebent šį sprendimą nagrinėja Taryba arba Taryba pagal 8 dalį priima kitą sprendimą.~~

↓2409/92/EB 8 straipsnis
(pritaikytas)

~~Ne rečiau kaip kartą per metus Komisija oro transporto kainų ir kitais susijusiais klausimais konsultuojasi su Bendrijos oro susisiekimo paslaugų vartotojų organizacijų atstovais ir šiuo tikslu Komisija dalyviams pateikia atitinkamą informaciją.~~

↓1882/2003/EB 1 straipsnis ir I.5
priedas (pritaikytas)
⇒ naujas

V skyrius: Baigiamosios nuostatos

25 straipsnis

⇒ Komitetas ⇐

1. Komisijai padeda komitetas. ~~Komitetas pataria Komisijai dėl 9 ir 10 straipsnių taikymo.~~
~~Be to, Komisija gali konsultotis su komitetu bet kuriuo klausimu, susijusiu su šio reglamento taikymu.~~
 2. Kai daroma nuoroda į šią ~~į~~  dalį ~~į~~  straipsnį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB¹¹ 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
 3. Komitetas patvirtina darbo tvarkos taisykles.
-

↓ 2407/92/EB 18 straipsnio 1
dalis – 2408/92/EB 14 straipsnio 1
dalis – 2409/92/EB 10 straipsnio 1
dalis (pritaikytas)

26 straipsnis

Bendradarbiavimas ir teisė gauti informaciją

1. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja  taikydamos ~~į~~  įgyvendindamos šį reglamentą. ~~ypač rinkdamos informaciją 9 straipsnyje nurodytam pranešimui parengti.~~

¹¹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

↓2408/92/EB 12 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. Siekdama vykdyti šiame reglamente nustatytas pareigas, Komisija gali gauti visą reikalingą informaciją iš atitinkamų valstybių narių, kurios taip pat turi užtikrinti, kad šią informaciją pateiktų jų kompetentingų licencijas išduodančių institucijų išduotas licencijas turintys oro vežėjai.

↓2408/92/EB 12 straipsnio 2 dalis
(pritaikytas)

~~Jei per Komisijos nustatytą laikotarpį reikalinga informacija nepateikiama arba ji pateikiama ne visa, Komisija priima atitinkamai valstybei narei skirtą sprendimą, reikalaujantį pateikti informaciją. Sprendime nurodoma, kokią informaciją reikia pateikti ir nustatomas atitinkamas laiko terminas, per kurį informacija turi būti pateikta.~~

↓ 2407/92/EB 18 straipsnio 2 dalis – 2408/92/EB 14 straipsnio 2 dalis – 2409/92/EB 10 straipsnio 2 dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

3. ~~Slaptai informacijai, kuri buvo gauta taikant šį reglamentą, taikomi profesinės paslapties reikalavimai. ⇒ Valstybės narės pagal jų nacionalinius teisės aktus imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad taikant šį reglamentą valstybių narių gauta informacija būtų tinkamai įslaptinama ⇨.~~

↓2408/92/EB 13 straipsnis
(pritaikytas)

~~Komisija iki 1994 m. balandžio 1 d., o vėliau reguliariai, skelbia pranešimą apie šio reglamento taikymą.~~

↓2409/92/EB 9 straipsnis
(pritaikytas)

~~Komisija iki 1994 m. balandžio 1 d., o vėliau reguliariai, skelbia pranešimą apie šio reglamento taikymą.~~

↓2408/92/EB	15	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Reglamentai (EEB) Nr. 2342/90 ir (EEB) Nr. 294/91 pakeičiami, išskyrus Reglamento (EEB) Nr. 2343/90 2 straipsnio e punkto ii įtrauką ir I priedą, kaip išaiškinta šio reglamento II priede, ir Reglamento (EEB) Nr. 294/91 2 straipsnio b punktą ir priedą.~~

↓2409/92/EB	11	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Reglamentas (EB) Nr. 2342/90 panaikinamas.~~

↕ naujas

27 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentai (EEB) Nr. 2407/92, (EB) Nr. 2408/92 ir (EB) Nr. 2409/92 panaikinami.

Nuorodos į panaikintus reglamentus suprantamos kaip nuorodos į šį reglamentą ir skaitomos pagal koreliacijų lentelę, pateiktą III priede.

↕ naujas

28 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja [...] dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

↓2407/92/EB	19	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Šis reglamentas įsigalioja 1993 m. sausio 1 d.~~

↓2408/92/EB	16	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Šis reglamentas įsigalioja 1993 m. sausio 1 d.~~

↓2409/92/EB	12	straipsnis
(pritaikytas)		

~~Šis reglamentas įsigalioja 1993 m. sausio 1 d.~~

↓ naujas

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

Priimta Briuselyje, [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

↓2407/92/EB priedas (pritaikytas)
⇒ naujas

☒ I ☒ PRIEDAS

☒ Pagal 5 ir 8 straipsnius pateiktina ☒ informacija apie finansinį oro vežėjų tinkamumą, naudojama pagal 5 straipsnį

1. Informacija apie finansinį tinkamumą, kurią turi pateikti paraiškos pateikėjas prašydamas licencijos pirmą kartą
 - 1.1. Naujausias vidaus valdymo sąskaitas ir, jei turima — audito patikrintas praėjusių finansinių metų sąskaitas.
 - 1.2. Planuojamas balansas, įskaitant pelno (nuostolio) ataskaitą būsimiems ~~dvejims~~ **⇒ trejiems** ~~dvejims~~ metams.
 - 1.3. Pagrindiniai planuojamų išlaidų ir pajamų rodikliai, susiję su kuru, rinkliavomis ir tarifais, atlyginimais, priežiūra, nusidėvėjimu, valiutų kurso svyravimais, oro uosto mokesčiais, draudimu, etc. Maršrutų (pajamų) prognozė.
 - 1.4. Duomenys apie nuo paraiškos pateikimo iki veiklos pradžios patirtas pradines išlaidas bei paaiškinimas, kaip ketinama padengti šias išlaidas.

- 1.5. Duomenys apie turimus ir numatomus finansavimo šaltinius.
- 1.6. Duomenys apie akcininkus, įskaitant jų pilietybę ir turimų akcijų rūšį bei įmonės įstatus. Jei akcijas turi įmonių grupė — pateikiama informacija apie jų ryšį.
- 1.7. Planuojamo pinigų srauto išdėstymas ir likvidumo planai pirmiesiems ☒ trejiems ~~☒ dvejiems~~ veiklos metams.
- 1.8. Duomenys apie orlaivių įsigijimo (nuomos) finansavimą, įskaitant, nuomos atveju, sutarties sąlygas.
2. Informacija, kuri turi būti pateikta siekiant nustatyti galiojančias veiklos licencijas turinčių vežėjų, ketinančių daryti savo struktūros ar veiklos pobūdžio pakeitimus, kurie reikšmingai įtakos jų finansus, vėlesnį finansinį tinkamumą
 - 2.1. Prireikus, naujausias vidaus valdymo balansas ir audito patikrintos praėjusių finansinių metų sąskaitos.
 - 2.2. Tikslūs duomenys apie visus ketinamus pokyčius, t. y. apie paslaugų rūšies pasikeitimus, ketinamus įmonės perėmimus arba susijungimus, akcinio kapitalo ar akcininkų pasikeitimus.
 - 2.3. Planuojamas esamų finansinių metų balansas ir pelno (nuostolio) ataskaita, įskaitant visus numatomus struktūros ar veiklos pobūdžio pokyčius, kurie reikšmingai įtakos įmonės finansus.
 - 2.4. Turėtų ir planuojamų išlaidų ir pajamų rodikliai, susiję su kuru, rinkliavomis ir tarifais, atlyginimais, priežiūra, nusidėvėjimu, valiutų kurso svyravimais, oro uosto mokesčiais, draudimu, etc. Maršrutų (pajamų) prognozė.
 - 2.5. Pinigų srauto išdėstymas ir likvidumo planai kitiems metams, įskaitant visus numatomus struktūros ar veiklos pobūdžio pokyčius, kurie reikšmingai įtakos įmonės finansus.
 - 2.6. Duomenys apie orlaivių įsigijimo (nuomos) finansavimą, įskaitant, nuomos atveju, sutarties sąlygas.
3. Informacija, kuri turi būti pateikta siekiant nustatyti galiojančias veiklos licencijas turinčių vežėjų tolesnį finansinį tinkamumą
 - 3.1. Praėjus ne daugiau kaip šešiams mėnesiams nuo atitinkamo laikotarpio pabaigos audito patikrintos sąskaitos ir, prireikus — naujausias vidaus valdymo balansas.
 - 3.2. Planuojamas balansas, įskaitant kitų metų pelno (nuostolio) ataskaitą.
 - 3.3. Turėtų ir planuojamų išlaidų ir pajamų rodikliai, susiję su kuru, rinkliavomis ir tarifais, atlyginimais, priežiūra, nusidėvėjimu, valiutų kurso svyravimais, oro uosto mokesčiais, draudimu, etc. Maršrutų (pajamų) prognozė.
 - 3.4. Pinigų srauto išdėstymas ir likvidumo planai kitiems metams.

↓ naujas

II PRIEDAS

16 straipsnyje minimų regioninių oro uostų apibrėžtis

Regioniniais oro uostais laikomi visi oro uostai, kurie atitinka bent vieną iš šių kriterijų:

- (a) metinis oro eismo intensyvumas yra toks, kad oro uostas per metus aptarnauja ne daugiau nei 900000 keleivių;
- (b) metinis oro eismo intensyvumas yra toks, kad oro uoste per metus perkraunama ne daugiau nei 50000 tonų krovinių;
- (c) uostas yra valstybei narei priklausančioje saloje;

↑

III PRIEDAS

KORELIACIJOS LENTELĖ

Reglamentas 2407/92/EB	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 dalis	1 straipsnis
1 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 3 dalis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnio 1 dalis	3 straipsnio 2 dalis
3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 1 dalies antroji pastraipa
3 straipsnio 3 dalis	3 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa
4 straipsnio 1 dalis	4 straipsnio 1 dalis
4 straipsnio 2 dalis	4 straipsnio f punktas
4 straipsnio 3 dalis	-
4 straipsnio 4 dalis	4 straipsnio f punktas
4 straipsnio 5 dalis	8 straipsnio 1 dalies antroji pastraipa
5 straipsnio 1 dalis	5 straipsnio 1 dalis

5 straipsnio 2 dalis	5 straipsnio 2 dalis
5 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 5 dalis
5 straipsnio 4 dalis	8 straipsnio 6 dalis
5 straipsnio 5 dalis	9 straipsnio 1 dalis
5 straipsnio 6 dalis	8 straipsnio 4 dalis
5 straipsnio 7 dalis	5 straipsnio 3 dalis ir 8 straipsnio 8 dalis
6 straipsnis	7 straipsnis
7 straipsnis	11 straipsnis
8 straipsnio 1 dalis	13 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 2 dalis	12 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 3 dalis	13 straipsnio 2 dalis
8 straipsnio 4 dalis	12 straipsnio 2 dalis
9 straipsnis	6 straipsnis
10 straipsnio 1 dalis	13 straipsnio 3 dalis
10 straipsnio 2 dalis	13 straipsnio 4 dalis
11 straipsnio 1 dalis	8 straipsnio 1 dalis
11 straipsnio 2 dalis	8 straipsnio 3 dalis
11 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 7 dalis
12 straipsnis	9 straipsnio 2 dalis – 9 straipsnio 4 dalis
13 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 2 dalis
13 straipsnio 2 dalis	10 straipsnio 1 dalis
13 straipsnio 3 dalis	-
13 straipsnio 4 dalis	10 straipsnio 3 dalis
14 straipsnis	14 straipsnis
15 straipsnis	-
16 straipsnis	-
17 straipsnis	-

18 straipsnio 1 dalis
18 straipsnio 2 dalis
19 straipsnis
PRIEDAS

26 straipsnio 1 dalis
26 straipsnio 3 dalis
-
I PRIEDAS

Reglamentas 2408/92/EB	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 dalis	1 straipsnis
1 straipsnio 2 dalis	1 straipsnio 2 dalis
1 straipsnio 3 dalis	1 straipsnio 3 dalis
1 straipsnio 4 dalis	-
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnio 1 dalis	15 straipsnio 1 dalis + 15 straipsnio 2 dalis
3 straipsnio 2 dalis	-
3 straipsnio 3 dalis	-
3 straipsnio 4 dalis	-
4 straipsnio 1 dalies a punktas	16 straipsnio 1 dalis
4 straipsnio 1 dalies b punktas	16 straipsnio 6 dalis
4 straipsnio 1 dalies c punktas	16 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 1 dalies d punktas	16 straipsnio 4 dalis
-	17 straipsnio 1 dalis
-	17 straipsnio 2 dalis
-	17 straipsnio 3 dalis
-	17 straipsnio 4 dalis
-	17 straipsnio 5 dalis
4 straipsnio 1 dalies e punktas	17 straipsnio 6 dalis

4 straipsnio 1 dalies f punktas	17 straipsnio 7 dalis
4 straipsnio 1 dalies g punktas	-
4 straipsnio 1 dalies h punktas	17 straipsnio 8 dalis
-	17 straipsnio 9 dalis
-	17 straipsnio 10 dalis
4 straipsnio 1 dalies i punktas	18 straipsnio 1 dalis
4 straipsnio 1 dalies j punktas	16 straipsnio 3 dalis
4 straipsnio 1 dalies k punktas	-
4 straipsnio 2 dalis	-
4 straipsnio 3 dalis	18 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 4 dalis	-
5 straipsnis	-
6 straipsnio 1 dalis ir 6 straipsnio 2 dalis	-
7 straipsnis	15 straipsnio 3 dalis – 15 straipsnio 6 dalis
8 straipsnio 1 dalis	19 straipsnio 2 dalis
8 straipsnio 2 dalis	19 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 3 dalis	19 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 4 dalis	-
8 straipsnio 5 dalis	-
9 straipsnio 1 dalis	-
9 straipsnio 2 dalis	-
9 straipsnio 3 dalis	-
9 straipsnio 4 dalis	-
9 straipsnio 5 dalis	20 straipsnis
9 straipsnio 6 dalis	-
9 straipsnio 7 dalis	-
9 straipsnio 8 dalis	-

10 straipsnis	-
11 straipsnis	25 straipsnis
12 straipsnio 1 dalis	26 straipsnio 2 dalis
12 straipsnio 2 dalis	-
13 straipsnis	-
14 straipsnio 1 dalis	26 straipsnio 1 dalis
14 straipsnio 2 dalis	26 straipsnio 3 dalis
15 straipsnis	-
16 straipsnis	-
I PRIEDAS	-
II PRIEDAS	-
III PRIEDAS	-
-	II PRIEDAS

Reglamentas 2409/92/EB	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 dalis	1 straipsnis
1 straipsnio 2 dalis	21 straipsnis
1 straipsnio 3 dalis	23 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	-
4 straipsnis	24 straipsnis
5 straipsnio 1 dalis	22 straipsnis
5 straipsnio 2 dalis	-
5 straipsnio 3 dalis	-
5 straipsnio 4 dalis	-

6 straipsnis	-
7 straipsnis	-
8 straipsnis	-
9 straipsnis	-
10 straipsnio 1 dalis	26 straipsnio 1 dalis
10 straipsnio 2 dalis	26 straipsnio 3 dalis
11 straipsnis	-
12 straipsnis	-
-	27 straipsnis
-	28 straipsnis

↓ 2408/92/EB priedas ir Austrijos, Švedijos ir Suomijos Stojimo akto 29 straipsnis ir I priedas bei Čekijos Respublikos, Estijos, Kipro, Latvijos, Lietuvos, Vengrijos, Maltos, Lenkijos, Slovakijos ir Slovėnijos Stojimo akto 20 straipsnis ir II priedas (pritaikytas)

~~I PRIEDAS~~

~~1 kategorijos oro uostų sąrašas~~

BELGIJA:	Bruselis-Zaventem
CZECH REPUBLIC	Praha-Ruzyně
DANIJA:	Kopenhagos oro uosto sistema
VOKIETIJA	Frankfurtas prie Reino/Maine Diuseldorfas-Lohausen Miunchenas Berlyno oro uosto sistema
ESTIJA	Tallinna Lennujaam

ISPANIJA:	Palma-Mallorca Madridas-Barajas Malaga Las Palmas
GRAIKIJA:	Atėnai-Hellinikon Salonikai-Makedonija
PRANCŪZIJA:	Paryžiaus oro uosto sistema
AIRIJA:	Dublinas
ITALIJA:	Romos oro uosto sistema Milano oro uosto sistema
KIPRAS	Larnaka airport
LATVIJA	Ryga
LIETUVA	Vilnius
VENGRIJA	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTA	Luqa
NYDERLANDAI	Amsterdamas-Schiphol
LENKIJA	Warszawa-Okęcie
PORTUGALIJA:	Lisabona Faras
SLOVENIJA	Liubliana
SLOVAKIJA	Bratislava Airport
JUNGTINĖ KARALYSTĖ:	Londono oro uosto sistema Luton
AUSTRIJA	Viena
SUOMIJA	Helsinki-Vanta/Helsingforsas-Vanda
ŠVEDIJA	Stokholmo oro uosto sistema

II PRIEDAS

~~Oro uosto sistemų sąrašas~~

DANIJA:	Copenhagen-Kastrup/Roskilde
Vokietija:	Berlynas-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
PRANCŪZIJA:	Paryžius-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lionas-Bron-Satolas
ITALIJA:	Roma-Fiumicino/Ciampino Milanas-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venecija-Tessera/Treviso
JUNGTINĖ KARALYSTĖ:	Londonas-Heathrow/Gatwick/Stansted
ŠVEDIJA	Stokholmas—Arlanda/Bromma

↓2408/92/EB III priedas
(pritaikytas)

~~Pagal Reglamento (EEB) Nr. 2343/90 I priedą oro vežėjas Seanair, kurio struktūra ir organizavimas tiksliai atitinka Skandinavijos avialinijų sistemą, yra Skandinavijos avialinijų sistemai priskiriamas oro vežėjas.~~