



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.12.1
KOM(2011) 827 galutinis

2011/0391 (COD)

Oro uostų veiklos paketas

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl laiko tarpsnių paskirstymo Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių

(Nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

{SEK(2011) 1443 galutinis}

{SEK(2011) 1444 galutinis}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Bendra informacija

1. Oro uostuose, kuriuose oro transporto bendrovių poreikis pakilimo ir nusileidimo laiko tarpams viršija oro uosto pajėgumus, naudojamos laiko tarpų paskirstymo priemonės nustatyti taisyklėmis, kuriomis reikėtų vadovautis. Laiko tarpų gavimas tam tikrame oro uoste oro transporto bendrovei reiškia, kad ji gali naudotis infrastruktūra, būtina skrydžiui tam tikru metu vykdyti – kilimo-tūpimo takais, riedėjimo takais, stovėjimo vietomis, o keleivinių skrydžių atveju – terminalais. Atsižvelgiant į oro uosto ypatybes, laiko tarpų skyrimo gali prireikti tam tikromis paros valandomis arba tam tikrais intensyvaus eismo laikotarpiais. Siekiama užtikrinti, kad patekimas į perpildytus oro uostus būtų organizuojamas remiantis nešališkais, nediskriminuojančiais ir skaidriais pakilimo ir nusileidimo laiko tarpų skyrimo taisyklėmis, todėl optimaliai būtų išnaudojami oro uostų pajėgumai ir būtų sudaromos teisingos konkurencijos sąlygos.
2. 1993 m. Europos bendrija priėmė 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpų paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (toliau – laiko tarpų reglamentas), kurio daugelis svarbių aspektų buvo iš dalies pakeisti 2004 m. Nors civilinė aviacija savo esme yra pasaulinė veikla, jai taip pat taikomos ir vietinės taisyklės, todėl svarbu pažymėti, kad laiko tarpų skyrimo tvarka pasaulyje skiriasi. Europoje laiko tarpų reglamentas pagrįstas pasaulinėmis gairėmis, kurias sudarė Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA).
3. Pagrindinės dabartinės laiko tarpų skyrimo tvarkos ypatybės yra šios: valstybė narė privalo paskelbti oro uostą koordinuojamu oro uostu, jei iš išsamios galimybių analizės matyti, kad oro uosto pajėgumai yra aiškiai nepakankami¹. Antras žingsnis – valstybė narė paskiria oro uosto koordinatorių. Pastarasis atsakingas už laiko tarpų skyrimą; jo veikla privalo būti nepriklausoma, neutrali, nediskriminuojanti ir skaidri.
4. Laiko tarpai skiriami vasaros arba žiemos skrydžių sezonams. Jei oro vežėjas naudojo tarpų seriją² ne mažiau kaip 80 % laiko per laikotarpį, kuriam laiko tarpų serija buvo skirta, jis turi teisę tai pačiai laiko tarpų serijai atitinkamu vėlesniu sezonu (anksčiau paskirti tarpai, ankstesnių teisių išsaugojimas, arba „80/20 taisyklė“). Jei tokia riba pasiekta nebuvo, laiko tarpai patenka į laiko

¹ Oro uostai, kurie gali būti perkrauti tik tam tikrais laikotarpiais, kvalifikuojami „oro uostais, kurių darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius“. Tokiuose oro uostuose tvarka grindžiama savanorišku oro vežėjų bendradarbiavimu. Kad būtų palengvinta oro vežėjų veikla, paskiriamas tvarkaraščių sudarytojas.

² Pagal laiko tarpų reglamento 2 straipsnio k punktą „laiko tarpų serijos“ yra „ne mažiau kaip penki laiko tarpai, kurių per tą patį tvarkaraščių sudarymo laikotarpį buvo prašyta ir kurie buvo suteikti reguliariai tam pačiam tos pačios savaitės dienai laikui arba, jeigu tai neįmanoma, apytikriai tam pačiam laikui“.

tarpsnių fondą ir vėliau paskirstomi. 50 % tokių laiko tarpsnių iš pradžių paskiriami naujiems dalyviams³.

5. Šiuo metu valstybėse, kur taikomas laiko tarpsnių reglamentas (Europos ekonominė erdvė ir Šveicarija), yra 89 visiškai koordinuojami oro uostai. 62 iš šių oro uostų koordinuojami visus metus, o 27 koordinuojami sezoniškai. Kai kuriuose iš šių oro uostų – Londono *Heathrow* ir Paryžiaus *Orly* – poreikis pajėgumus smarkiai viršija visus metus; kituose pajėgumai riboti tam tikrais piko laikotarpiais. Aštuoniolikoje valstybių narių yra bent vienas koordinuojamas oro uostas, taigi jos turi paskirti koordinatorių.

1.2. Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

6. Laiko tarpsnių reglamento įgyvendinimas žymiai pagerino laiko tarpsnių skyrimą perpildytuose Europos oro uostuose procedūros bešališkumo ir skaidrumo požiūriu bei labai pasitarnavo sukuriant bendrą aviacijos rinką. Laiko tarpsnių reglamentas buvo įvestas tada, kai Europos oro transporto rinkoje dominavo kelios tradicinės nacionalinės oro transporto bendrovės. Tačiau šiais laikais konkurencija daug aštresnė. Nuo 1992 m. ES vidaus maršrutų skaičius daugiau nei padvigubėjo, o tolimų maršrutų skrydžių iš Europos oro uostų skaičius padidėjo 150 %. 1992 m. Europoje daugiau nei dvi oro transporto bendrovės skraidė tik 93 maršrutais. 2010 m. tokių maršrutų buvo 479. Vargu ar toks padidėjimas būtų buvęs įmanomas be sistemos, kuri užtikrina, kad laiko tarpsniai perpildytuose oro uostuose būtų skirstomi nepriklausomai nuo jokios nepateisinamos valdžios institucijų, nacionalinių oro transporto bendrovių ar oro uostų įtakos.
7. Kaip pažymėjo Eurokontrolės ir *ACI Europe*⁴, šiandien viena iš pagrindinių Europos problemų yra perpildyti oro uostai. Remiantis 2010 m. gruodžio mėn. paskelbtomis ilgalaikėmis Eurokontrolės prognozėmis⁵, net atsižvelgus į šiuo metu numatytą infrastruktūrų patobulinimą 2030 m. dėl nepakankamų pajėgumų nebus patenkinti ne mažiau kaip 10 % oro transporto poreikių. Be to, prie šio pasiūlymo pridėtas poveikio vertinimas rodo, kad dabartinė padėtis labiausiai perpildytuose Europos oro uostuose vargiai pagerės net atsižvelgiant į pajėgumų stiprinimo planus⁶.
8. Atsižvelgiant į tai, kad pagrindiniuose oro uostuose trūksta pajėgumų ir į Europos piliečių judumo pasekmes, atrodytų, kad tinkamiausias sprendimas – tiesti naujus kilimo-tūpimo takus ir statyti oro uosto struktūras. Tačiau infrastruktūrų poveikis aplinkai ir teritorijų sutvarkymui yra auganti problema. Be to, dabartinė ekonomikos krizė išryškina ilgalaikio biudžeto tvarumo svarbą. Kad perpildymo problemos būtų išspręstos, reikėtų ieškoti sprendimų, kurie veiksmingesni už fizinių infrastruktūrų plėtimą ir mažiau kainuoja.

³ Pagal laiko tarpsnių reglamento 2 straipsnio b punktą „naujas dalyvis“ yra oro vežėjas, oro uoste būnantis ribotą laiką // esantis neseniai?

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>.
Eurocontrol ataskaitos duomenys susiję tik su IFR skrydžiais (vykdomais vadovaujantis skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis).

⁶ Žr. 1 lentelę, *Forecast Airport Congestion*, prie šio pasiūlymo pridėtas poveikio vertinimas, 17 p.

9. Aišku, kad laiko tarpsnių paskirstymo mechanizmas negali sukurti papildomų pajėgumų. Be to, laiko tarpsnių skyrimas negali išspręsti gausybės sunkumų, atsirandančių dėl pajėgumų trūkumo: pavyzdžiui, kaip užtikrinti tinkamą susisiekimą lėktuvais tarp Europos regionų ir oro uostų, kurių pajėgumai riboti, arba kaip pagerinti jungtis tarp perpildytų didžiųjų oro uostų ir pasaulio regionų? Tolesnis laiko tarpsnių skyrimo tvarkos tobulinimas niekaip nepatenkins šių svarbių poreikių. Tačiau ši tvarka gali būti veiksminga ribotų pajėgumų valdymo priemonė.
10. Todėl reikia persvarstyti laiko tarpsnių reglamentą ir nustatyti, kiek įmanoma jį tobulinti, kad pajėgumai atitiktų oro transporto poreikius visuose sektoriuose (tolimų maršrutų skrydžių, regioninių maršrutų, krovinių vežimo ir t. t.). 2011 m. kovo mėn. Baltojoje knygoje dėl transporto politikos pripažįstama laiko tarpsnių skyrimo reikšmė kuriant integruotą ir veiksmingą bendros Europos transporto erdvės rinką; ši baltoji knyga yra pavyzdinės iniciatyvos „Tausiai išteklius naudojanti Europa“, paskelbtos pagal strategiją „Europa 2020“, dalis. Todėl Komisija rimtai svarstė rinką paremtų priemonių oro uostų laiko tarpsniams valdyti įvedimą: jei rinkos dalyviams (oro transporto bendrovėms) būtų suteiktos paskatos ir privilegijos, kurios teigiamai paveiktų jų veiksmus, esamus ribotus pajėgumus galėtų naudoti tie subjektai, kurie juos ekonominiu požiūriu išnaudotų geriausiai. Taigi esamus ribotus pajėgumus būtų galima naudoti racionaliau neplečiant dabar esančių fizinių pajėgumų.
11. Tokia oro uostų laiko tarpsnių rinka (kaip antrinė prekyba) jau kurį laiką veikia Jungtinės Karalystės oro uostuose, kaip Komisija konstatavo 2008 m. komunikate⁷. Štai *Heathrow* oro uosto laiko tarpsniai buvo parduoti brangiai: 2008 m. kovo mėn. plačiai pasklido informacija, kad už keturias poras laiko tarpsnių *Heathrow* oro uoste *Continental Airlines* sumokėjo 209 mln. USD (143 mln. EUR pagal to meto kursą).
12. Pastaraisiais metais būtinybė patobulinti oro transporto sistemos veikimą Europos lygmeniu sulaukė didesnio dėmesio. Nuo 2009 m. pagal bendro Europos dangaus iniciatyvą atlikti oro eismo valdymo Europoje pakeitimai parodė, kad tam tikrais aspektais sistema yra geriau valdoma Europos arba regionų lygmenimis. Tokią išvadą galima daryti po to, kai sukurti funkciniai oro erdvės blokai ir sustiprintos centrinės funkcijos, kaip antai tinklo valdymas. Dėl tiesioginius maršrutus ir netiesioginius maršrutus apimančio tinklo pobūdžio neįmanoma išvengti, kad atsiradusios problemos vienoje tinklo dalyje (pvz., stambaus mazgo uždarymas) neturėtų poveikio kitoms tinklo dalims. Tai tampa dar akivaizdžiau, kai svarbiausios tinklo dalys veikia visais ar beveik visais pajėgumais – mažėja galimybių, pavyzdžiui, priimti nukreiptus skrydžius. Todėl Europos sistema gerės tik pagerinus gebėjimą reaguoti į krizines situacijas.

1.3. Pasiūlymo tikslai

13. Bendras tikslas – perpildytuose oro uostuose užtikrinti optimalų laiko tarpsnių skyrimą ir naudojimą. Konkretūs tikslai:
 - (1) sustiprinti laiko tarpsnių skyrimo ir naudojimo mechanizmus ir užtikrinti, kad jie būtų veiksmingai taikomi bei

⁷ COM(2008) 227.

- (2) remti teisingą konkurenciją ir skatinti ūkinės veiklos vykdytojų konkurencingumą.

1.4. Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

14. Pasiūlymas susijęs su daliniu 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpų paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių pakeitimu. Laiko tarpų paskirstymas jokiais kitais teisės aktais tiesiogiai nereglamentuojamas.

1.5. Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

15. Ši iniciatyva – tai vienas iš veiksnių, būtinų bendrai Europos transporto erdvei, aprašyti Komisijos Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ [COM(2011) 144]. Taip pat tai 2011 m. Komisijos darbo programoje [COM(2010) 623] laikoma strategine iniciatyva „oro uosto paketo“ priemonių dalis, siekiant išnaudoti bendrosios rinkos augimo potencialą.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2.1. Konsultacijos su suinteresuotomis šalimis

16. Pasibaigus pirmosioms konsultacijoms su suinteresuotomis šalimis 2007 m. ir priėmus 2007 m. ir 2008 m. komunikatus (COM(2007) 704) ir (COM(2008) 227), 2010 m. rugsėjo mėn. Komisija pradėjo plačias viešąsias konsultacijas internete, kad būtų įvertintas reglamento veikimas esamu momentu, o suinteresuotosios šalys būtų paskatintos pateikti komentarus apie išsamų priemonių sąrašą, kuriais būtų galima remtis reglamentą persvarstant. Antroji atitinkamų šalių konsultacija buvo surengta 2010 m. lapkričio 29 d. su 16 valstybių narių ir su įvairių suinteresuotųjų susijusių šalių atstovais.
17. Konsultacijos rezultatų santrauka paskelbta Komisijos interneto svetainėje⁸. Apskritai oro vežėjai dabartinės redakcijos laiko tarpų reglamento veikimu patenkinti, taigi dauguma šios grupės respondentų nepitaria jokiems pakeitimams. Tai, kad laiko tarpų skirstymo tvarka realiai reguliuojamas pateikimas į tam tikrus populiariausius pasaulio oro uostus, paaiškina problemos jautrumą, ypač kalbant apie oro transporto bendroves. Kelios oro transporto bendrovės pabrėžia, kad pagrindinė problema yra oro uostų pajėgumų trūkumas, kurio dalinis laiko tarpų reglamento pakeitimas nepašalins.
18. Oro uostai ir jų asociacijos įžiūri didesnę permainų poreikį, todėl konsultacijoms pateiktuose variantuose mato daugiau naudos. Tai pasakytina, nors ir ne taip plačiai, laiko tarpų koordinatoriams. Valstybių narių ir kitų respondentų nuomonių skirtumai didesni, nors apskritai šios suinteresuotosios šalys dalinį laiko tarpų reglamento keitimą vertina palankiai.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Santrauka yra laiko tarpų reglamento persvarstymo variantų tyrimo 8 punkte (Steer Davies Gleave, 2011 m.).

2.2. *Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas*

19. Be nuolatinės Komisijos vykdytos reglamento veikimo priežiūros buvo atlikti ir keli išorės tyrimai, jų rezultatai pateikti Komisijos interneto svetainėje⁹. 2010 m. Komisija nusprendė pradėti išsamų padėties 2006–2010 m. tyrimą¹⁰. Remiantis šio tyrimo duomenimis, veiksmingam oro uostų pajėgumų naudojimui Europoje šiuo metu trukdo keli dalykai.

2.3. *Poveikio vertinimas*

20. Poveikio vertinime apžvelgiami įvairūs galimi sprendimai. Toliau pateikiama trijų priemonių paketų turinio santrauka.
21. Pirmasis paketas apima priemones, kuriomis norima patobulinti laiko tarpų skirstymo ir naudojimo veiksmingumą; sistemos administracinis pobūdis nekeičiamas. Dabartinė tvarka būtų pagerinta keliais aspektais, bet joks rinka pagrįstas mechanizmas nebūtų įdiegtas. Dėl ribotos šio paketo taikymo srities numatoma nauda yra nedidelė: pervežamų keleivių skaičiaus vidutinis metinis augimas – 0,4 %.
22. Į antrąjį paketą įtraukti pirmojo paketo elementai, tačiau jis papildomas ir naujais, įskaitant rinka pagrįstus mechanizmus (aiškiai numatyta laiko tarpų antrinės prekybos ES galimybė). Jame taip pat yra keli pasiūlymai, kuriais skatinama konkurencija – naujų dalyvių taisyklės persvarstymas ir griežtesnių kriterijų, susijusių su pirmenybe skirstant laiko tarpus kitam sezonui („ankstesnių teisių išsaugojimu“), nustatymas. Planuojama, kad 2012–2025 m. dėl šio paketo pervežamų keleivių skaičiaus vidutinis metinis augimas būtų 1,6 % (23,8 mln.), grynasis ekonominis pelnas būtų 5,3 mlrd. EUR, taip pat smarkiai padidėtų užimtumas (iki 62 000 darbo vietų visu etatu).
23. Šis paketas susijęs su neigiamų pasekmių aplinkai pavojumi, nes dėl didesnio skrydžių skaičiaus padidės CO₂ teršalų kiekis. Vis dėlto turint omenyje, kad nuo 2012 m. su oro transportu susiję CO₂ teršalai bus įskaičiuoti į bendrą šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, dėl šių priemonių bendras CO₂ teršalų kiekis padidėti neturėtų. Be to, kadangi esami pajėgumai bus išnaudojami intensyviau, pasekmių aplinkai dėl padidėjusių pajėgumų bus išvengta.
24. Trečiasis paketas apima visus antrojo paketo elementus, bet jame dar labiau išplėtojamas rinka pagrįstas mechanizmas – numatomas su ankstesnių teisių išsaugojimu susijusių laiko tarpų arba anksčiau paskirtų laiko tarpų atšaukimas ir jų pardavimas aukcione. Dėl šio paketo lėktuvų naudotojų skaičius padidėtų 1,9–2 %, tai sudarytų 27,3–28,7 mln. papildomų keleivių per metus. Vis dėlto kadangi tai yra nauja priemonė, jos galimą teigiamą poveikį reikia vertinti kartu su oro transporto bendrovėms kylančiu pavojumi, kad jų veiklos sąnaudos gali pastebimai išaugti dėl jų tvarkaraščių ir jų jungiamųjų skrydžių veiklos modelio, paremto dideliu

⁹ Pavyzdžiui: *National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004 m., ir *Mott MacDonald, Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006 m. Visus minėtus tyrimus galima rasti adresu http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Žr. Steer Davies Gleave tyrimą, 11 išnaša.

laiko tarpsnių perpildytuose oro uostuose portfelium, sutrikdymo. Tokiu atveju ekonominė šio paketo nauda būtų mažesnė – 2,8–5 mlrd. EUR.

25. Atsižvelgiant į skirtingų priemonių paketų vertinimą remiantis veiksmingumo, efektyvumo ir nuoseklumo kriterijais, rekomenduojama įgyvendinti antrąjį paketą, nes jo atnešta nauda bus žymiai didesnė už sąnaudas.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Siūlomų veiksmų santrauka

3.1.1. Galimybės naudoti antrinę prekybą laiko tarpsniais įvedimas ir konkurencijos stiprinimas

26. Siekiant skatinti didesnę laiko tarpsnių mobilumą pasiūlyme oro transporto bendrovėms aiškiai suteikiamas leidimas tarpsnius pirkti ir parduoti. Suintensyvinus laiko tarpsnių mobilumą, oro transporto bendrovėms bus lengviau pritaikyti savo laiko tarpsnių portfelius pagal planavimo poreikius. Laiko tarpsnių reglamentu oro transporto bendrovėms jau yra leidžiami tarpsnių mainai. Daugeliu atveju tai yra „blogo“ laiko tarpsnio, t. y. dėl vėlaus vakaro ar ankstauro ryto menkaverčio laikomu laiko tarpsnio pakeitimas į laisvą laiko tarpsnį reikiamu dienos metu. Po tokio pakeitimo „blogasis“ tarpsnis, turėjęs tik mainų vertę, gražinamas į laiko tarpsnių fondą. Pagal dabartinę reglamentą laiko tarpsnių *perdavimas* leidžiamas tik labai nedaugeliu atvejų.

27. Dabar galiojanti naujų dalyvių taisyklė, suteikianti pirmenybę oro transporto bendrovėms, koordinuojamame oro uoste turinčioms tik kelis laiko tarpsnius, neatnešė lauktų rezultatų. Paprastai konkrečiame oro uoste siekiantis įsitvirtinti konkurentas turi apsirūpinti perspektyviu laiko tarpsnių portfelium, kad galėtų realiai konkuruoti su tame oro uoste dominuojančiu oro vežėju (paprastai nacionaliniu vežėju). Pagal dabar galiojančias taisykles, oro transporto bendrovės oro uoste greitai ima nebeatitikti „naujo dalyvio“ apibrėžties, net jei laiko tarpsnių jos turi nedaug. Štai kodėl siūloma išplėsti „naujo dalyvio“ apibrėžtį – kad būtų lengviau iškilti rimtiems konkurentams ir sumažėtų tvarkaraščių segmentacija, atsirandanti, kai laiko tarpsniai paskiriami didesniau oro transporto bendrovių skaičiui, o jos nesugeba jų panaudoti taip, kad būtų sudaryta pakankamai gyvybinga konkurencija dominuojantiems vežėjams.

3.1.2. Laiko tarpsnių skyrimo tvarkos skaidrumo didinimas ir tarpsnių koordinatorių nepriklausomumo stiprinimas

28. Pasiūlyme numatytos kelios nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad laiko tarpsniai būtų skiriami pakankamai skaidriai. Tai svarbu ne tik laiko tarpsnius naudojančioms oro transporto bendrovėms, bet ir reglamentavimo funkcijas atliekančioms valdžios institucijoms. Ypač tai tampa svarbu tuo atveju, kai leidžiama antrinė prekyba.
29. Pasiūlymas leis nustatyti griežtesnius koordinatorių nepriklausomumą nuo bet kokios suinteresuotosios šalies apibrėžiančius kriterijus. Pasiūlyme taip pat skatinamas koordinatorių bendradarbiavimo stiprinimas; pirmiausia kuriant bendrus projektus,

susijusius su, pvz., bendros programinės įrangos, skirtos laiko tarpinių skirstymui, kūrimu, arba net koordinavimo veiklos sujungimu oro uostuose, esančiuose skirtingose valstybėse narėse. Atsižvelgdama į pasiektą pažangą, Komisija vėliau galėtų pasiūlyti įsteigti už laiko tarpinių skyrimą visuose Sąjungos oro uostuose atsakingo Europos koordinatoriaus pareigybę.

3.1.3. *Laiko tarpinių skyrimo tvarkos integravimas į Europos oro eismo valdymo reformą (Bendrą Europos dangų)*

30. Pasiūlymu siekiama padėti sustiprinti oro eismo valdymo tinklą Europos lygmeniu, Europos tinklo valdytoją susiejant su tarpinių skyrimu. Komisija galės paprašyti, kad būtų atlikta kokio nors oro uosto pajėgumų analizė tuo atveju, jei tinklo valdytojas mano, kad tokiu būdu juos bus galima suderinti su oro uosto veiklos planu (kaip jau numatyta reglamente, kuriuo įsteigiama tinklo valdytojo pareigybė). Tokią pajėgumų analizę reikėtų atlikti remiantis Europos lygmeniu patvirtintais standartais. Beje, Komisija galės valstybėms narėms pateikti su pajėgumų tyrimu susijusias rekomendacijas, jei tinklo valdytojas manys, kad nėra iki galo atsižvelgta į Europos tinklo veikimo poreikius. Tokių rekomendacijų tikslas – leisti valstybei narėi atsižvelgti į Europos tinklo pokyčius ir padėti geriau suprasti oro uosto pajėgumų įvertinimo poveikį visam tinklui, pvz., vėlavimų atveju.
31. Pasiūlyme taip pat numatyta sukurti naują oro uostų kategoriją: „tinklui priklausantis oro uostas“. Tokie oro uostai nėra koordinuojami, tačiau jie laikomi svarbiais, nes tinklo sutrikimo atveju galėtų būti laikomi pagalbine alternatyva. Todėl pasiūlyme numatyta, kad koordinatoriai rinktų informaciją apie operacijas tokiuose oro uostuose.

3.1.4. *„80/20 taisyklės“ ir laiko tarpinių serijos apibrėžties keitimas bei oro uosto mokesčių sistemos naudojimas siekiant atgrasyti nuo pernelyg vėlyvo laiko tarpinių grąžinimo į fondą*

32. Kad esami pajėgumai būtų panaudojami optimaliai, pasiūlyme numatyta iš dalies pakeisti kriterijus, taikomus oro uosto laiko tarpinių naudojimui suteikiant „ankstesnių teisių išsaugojimą“. Skirstant laiko tarpinius atitinkamam kitam sezonui, oro transporto bendrovė galės pretenduoti į pirmumą, jei bus panaudojusi ne mažiau kaip 85 % paskirtos laiko tarpinių serijos (vietoje dabar taikomų 80 %).
33. Be to, minimalus serijos ilgis (t. y. mažiausias savaitinių laiko tarpinių skaičius, kurio reikia, kad būtų suteikta pirmenybė skirstant laiko tarpinius atitinkamam kitam sezonui) padidinamas nuo 5 iki 15 vasaros skrydžių sezonui ir iki 10 žiemos skrydžių sezonui. Laiko tarpinių serijos ilgumo padidinimas sumažins oro uosto laiko tarpinių struktūros susiskaidymą, nes trumpos serijos, patogios „ankstesnių teisių išsaugojimui“, gali kliudyti naudoti ilgesnes serijas kitoms oro transporto bendrovėms. Numatytos išimties tam tikroms eismo rūšims (užsakoviesiems skrydžiams), kad būtų atsižvelgta į regioninių oro uostų savybes.
34. Norint užtikrinti, kad prieš skrydžių sezono pradžią rezervuoti laiko tarpiniai būtų veiksmingai naudojami pagal oro transporto bendrovės planą, pasiūlymu oro uostams bus leista naudoti oro uosto mokesčių sistemą siekiant atgrasyti oro vežėjus nuo pernelyg vėlyvo laiko tarpinių grąžinimo į fondą. Dėl oro uosto pajėgumų rezervavimo ir jų nenaudojimo susidarantis išlaidas dabar tenka padengti skrydžius vykdančioms oro bendrovėms. Pasiūlymu oro uostą valdanti institucija skatinama

įvesti mokesčių sistemą, kuri atgrasytų nuo veiksmų, dėl kurių oro uosto pajėgumai naudojami ne taip veiksmingai.

3.2. *Nekeičiamos nuostatos*

35. Iš dabartinio reglamento be didelių pakeitimų perkeliamos šios nuostatos: 2 straipsnio a, b punkto i papunktis, e, g, k, l, o ir p punktai; 3 straipsnio 1, 2, 4 ir 6 dalys; 4 straipsnio 1 dalies antra pastraipa ir 5 dalis; 5 straipsnio 3 dalies a ir d punktai ir 4, 5 ir 6 dalys; 6 straipsnio 3 dalies a, b ir c punktai; 8 straipsnio 1 dalies a punkto i, ii, iii ir v įtraukos ir c punktas; 9 straipsnio 3, 6, 7 ir 9 dalys; 10 straipsnio 1 dalis, 5 dalies a punkto i ir iii įtraukos, c ir d punktai bei 6 dalis; 12 straipsnis; 13 straipsnio 2 dalies antros pastraipos b ir c punktai, 3 dalies pirma ir antra pastraipos; 16 straipsnio 1 ir 5 dalys; 19 straipsnis; 21 straipsnio 2 dalis ir 21 straipsnio 2 dalis.

3.3. *Teisinis pagrindas*

SESV 91 straipsnis.

3.4. *Subsidiarumo principas*

36. Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, jeigu pasiūlymas nepriklauso išimtinai ES kompetencijai. Valstybės narės vienos negali deramai pasiekti pasiūlyme numatytų tikslų dėl šios priežasties: kad skirtingų nacionalinių praktikų neatitikimas nesudarytų kliūčių oro transporto rinkoje, būtina suderinti patekimo į perpildytus ES oro uostus sąlygas. Todėl su patekimu į perpildytus oro uostus susijusias problemas reikia spręsti Europos lygmeniu.
37. Valstybių narių veiksmais nebūtų galima tinkamai įgyvendinti tikslo – užtikrinti aviacijos vidaus rinkos veikimą mažinant ES vidaus prekybos kliūtis, kylančias dėl skirtingų nacionalinių standartų ar praktikos. Todėl, remiantis subsidiarumo principu ir atsižvelgiant į problemos dydį ir poveikį, reikia veiksmų ES lygmeniu.
38. Laiko tarpų skirstymą reglamentuojančios taisyklės iš esmės papildo Europos teisės aktus, kuriais remiasi aviacijos vidaus rinka. Siekiant, kad galiojančiuose ES teisės aktuose numatyta Europos oro vežėjų laisvė teikti oro susisiekimo paslaugas ES viduje būtų reali, ypač svarbi teisinga, skaidri ir nediskriminuojanti oro uostų, kuriuose paklausa viršija pasiūlą, pajėgumų skirstymo tvarka.
39. Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

3.5. *Proporcingumo principas*

40. Papildomi ekonominės veiklos vykdytojų, laiko tarpų koordinatorių ir nacionalinių valdžios institucijų suvaržymai nėra didesni, nei reikia užtikrinant nediskriminuojančią laiko tarpų skirstymo tvarką ir labiausiai perpildytų Europos oro uostų ribotų pajėgumų optimalų paskirstymą.

3.6. *Pasirinkta priemonė*

41. Siūloma priemonė: reglamentas.

42. Teisinė priemonė turėtų būti visuotinai taikoma. Joje numatytos kelios prievolės, tiesiogiai taikomos oro uostų koordinatoriams, oro vežėjams ir oro uostus ir Europos oro erdvę valdančioms įstaigoms bei Komisijai. Todėl tinkamiausia priemonė yra reglamentas, nes kitomis priemonėmis norimų tikslų pasiekti nebūtų galima.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

43. Pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

5. NEPRIVALOMI DUOMENYS

5.1. Paprastinimas

44. Pasiūlymu supaprastinami teisės aktai, nes atliekama nauja laiko tarpinių reglamento redakcija ir į vieną priemonę įtraukiamos iš dalies pakeistos to reglamento versijos kartu su šiame pasiūlyme numatytais pakeitimais.

5.2. Galiojančių teisės aktų panaikinimas

45. Priėmus pasiūlymą bus panaikintas dabar galiojantis laiko tarpinių reglamentas.

5.3. Europos ekonominė erdvė

46. Siūlomas teisės aktas svarbus EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

↓ 95/93 (pritaikytas)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl laiko tarpinių paskirstymo ~~Bendrijos~~ Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių

(Nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į ~~Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį~~ Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo , ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį ,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisės akto pasiūlymą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹²,

pagal įprastą teisėkūros procedūrą,

kadangi:

↓ naujas

- (1) 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių¹³ buvo keletą kartų iš esmės keičiamas¹⁴. Kadangi tas reglamentas buvo daug syk keistas, siekiant aiškumo jis turėtų būti išdėstytas nauja redakcija;

¹¹ O L C [...], [...], p. [...].

¹² O L C [...], [...], p. [...].

¹³ O L L 14, 1993 1 22, p. 1.

¹⁴ Žr. I priedą.

- (2) Reglamento (EEB) Nr. 95/93 įnašas į aviacijos vidaus rinkos kūrimą ir į Europos Sąjungos, valstybių narių ir trečiųjų šalių ryšių plėtotę buvo lemiamas – reglamentu buvo užtikrintas patekimas į perpildytus Sąjungos oro uostus remiantis nešališkomis, skaidriomis ir nediskriminuojančiomis taisyklėmis;

↓ 95/93 1 konst. dalis
(pritaikytas)

- (3) vis dėlto nuolat didėja neatitikimas tarp besiplečiančios Europos oro transporto sistemos ir šios sistemos poreikiams patenkinti reikalingos tam tikros oro uostų infrastruktūros ~~tinkamos oro uostų infrastruktūros~~. Dėl to ~~Bendrijoje~~ Sąjungoje atsiranda vis daugiau perpildytų oro uostų;

↓ naujas

- (4) 1993 m. įvesta laiko tarpinių skirstymo sistema nebeužtikrina optimalaus laiko tarpinių, taigi ir oro uostų pajėgumų, paskirstymo ir panaudojimo. Vis didėjant oro uostų perkrovimui, naujoms pagrindinėms oro uosto infrastruktūroms plečiantis nepakankamai, laiko tarpiniai yra brangintini ištekliai. Naudojimas tokiais ištekliais turi lemiamos reikšmės oro susisiekimo paslaugų teikimui ir veiksmingos konkurencijos išsaugojimui. To tikslo siekiant laiko tarpinių paskirstymą ir naudojimą galima padaryti veiksmingesnį įvedant rinkos mechanizmus, taip užtikrinant, kad nepanaudoti laiko tarpiniai kaip įmanoma greičiau ir skaidriai būtų skirti suinteresuotiems vežėjams, ir sustiprinant sistemos bazinius principus, kai skirstomi, administruojami ir naudojami laiko tarpiniai. Taip pat nors anksčiau paskirti laiko tarpiniai atitinka oro bendrovių tvarkaraščių stabilumo poreikį, ateityje vertinant šio reglamento taikymą galėtų būti numatoma palapsniui įvesti kitokius rinkos mechanizmus, pvz., anksčiau paskirtų laiko tarpinių atšaukimą ir jų pardavimą aukcionuose;

- (5) todėl laiko tarpinių skirstymo sistemą Sąjungos oro uostuose būtina iš dalies pakeisti;

↓ 95/93 2 konst. dalis
(pritaikytas)

- (6) Laiko tarpiniai perpildytuose oro uostuose turėtų būti ir toliau skirstomi remiantis nešališkomis, skaidriomis ir nediskriminuojančiomis taisyklėmis;

↓ naujas

- (7) dabartinė laiko tarpinių skirstymo tvarka turėtų būti pritaikyta prie tam tikruose oro uostuose naudojamų rinkos mechanizmų laiko tarpinius perduoti ar jais keistis vystymosi. Komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Reglamento (EB) Nr. 95/93 dėl

laiko tarpusnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių taikymo¹⁵ Komisija išsipareigojo, kad jei dėl su konkurencija susijusių ar kitokių priežasčių bus būtina persvarstyti galiojančius teisės aktus, ji tuo tikslu pateiks pasiūlymus;

- (8) iš patirties matyti, kad antrinės prekybos laiko tarpais, t. y. laiko tarpusnių mainų už piniginių ar kitokio pobūdžio atlygį nereglamentuoja vienoda ir darni teisinė sistema, kurioje būtų numatytos skaidrumo ir konkurencijos užtikrinimo garantijos. Todėl antrinę prekybą laiko tarpais Europos Sąjungoje būtina reglamentuoti;

↓ 95/93 6 konst. dalis
⇒ naujas

- (9) Informacijos skaidrumas – tai esminis objektyvios laiko tarpusnių paskirstymo tvarkos užtikrinimo veiksnys. ⇒ Būtina stiprinti šį skaidrumą ir atsižvelgti į technologinę pažangą; ⇐

↓ 95/93 10 konst. dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- (10) ~~Taip~~ taip pat reikėtų išdėstyti nuostatas, leidžiančias į ~~Bendrijos~~ Sąjungos rinką įsileisti naujus dalyvius. ⇒ Iš patirties matyti, kad dėl dabartinės naujo dalyvio apibrėžties nepavyko skatinti konkurencijos ir kad tą apibrėžtį reikėtų tinkamai iš dalies pakeisti. Be to, reikėtų kovoti su piktnaudžiavimu ir sumažinti galimybes vežėjui įgyti naujo dalyvio statusą, jei kartu su patronuojančia bendrove, savo dukterinėmis bendrovėmis arba patronuojančios bendrovės dukterinėmis bendrovėmis jis turi daugiau nei 10 % visų atitinkamą dieną tame oro uoste priskirtų laiko tarpusnių. Taip pat oro vežėjas neturėtų būti laikomas nauju dalyviu, jei jis perdavė jam, kaip naujam dalyviui, suteiktus laiko tarpusnius, kad vėl galėtų pretenduoti į šį statusą; ⇐

↓ naujas

- (11) reikėtų panaikinti pirmumo teisę oro vežėjui, prašančiam, kad jam oro uoste būtų paskirtos laiko tarpusnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių nutūpimų tarp to oro uosto ir regioninio oro uosto, nes tokiu atveju pirmenybė jau suteikta oro vežėjui, prašančiam, kad jam būtų paskirtos laiko tarpusnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių nutūpimų tarp dviejų Sąjungos oro uostų;

¹⁵ COM(2008) 227.

↓ 95/93 12 konst. dalis
(pritaikytas)

- (12) Taip pat reikia reikėtų vengti situacijų, kai dėl to, kad trūksta laisvų laiko tarpų, sudaromos nevienodos sąlygos pasinaudoti liberalizavimo teikiamais pranašumais ir iškreipiama konkurencija;
-

↓ naujas

- (13) Įgyvendinant bendro Europos dangaus projektą padaryta pažanga turi didelį poveikį laiko tarpų skirstymui. Dėl veiklos planų, pagal kuriuos oro uostai, oro navigacijos paslaugų teikėjai ir oro erdvės naudotojai privalo laikytis priežiūros ir veiklos pagerinimo taisyklių, įvedimo ir dėl tinklo valdymo funkcijos, pagrįstos Europos kelių tinklo ir centralizuoto oro eismo valdymo įvedimu, reikia atnaujinti laiko tarpų skyrimo taisykles. Todėl būtina sukurti tinkamą sistemą, pagal kurią nustatant oro uosto pajėgumus ir koordinavimo parametrus dalyvautų tinklo valdytojas, veiklos rezultatų vertinimo įstaiga ir nacionalinės priežiūros institucijos. Turėtų būti sukurta nauja tokiam tinklui naudinga oro uostų kategorija, kad tinklas galėtų geriau reaguoti į krizines situacijas;
- (14) kad oro uosto pajėgumai būtų geriau panaudoti ir pagerėtų skrydžių punktualumas, turėtų būti geriau koordinuojami skrydžių planai ir laiko tarpniai;
-

↓ 95/93 5 konst. dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- (15) Už koordinuojamą oro uostą ar oro uostą, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, atsakinga valstybė narė turėtų užtikrinti, kad bus paskirtas tvarkaraščių sudarytojas ar koordinatorius, kurio nešališkumas turėtų būti neabejotinas. ⇒ Tuo tikslu koordinatorių vaidmuo turėtų būti sustiprintas. Taigi reikėtų numatyti, kad koordinatorius teisiniu, organizaciniu, sprendimų priėmimo ir finansiniu požiūriu būtų nepriklausomas nuo bet kokios suinteresuotosios šalies, valstybės narės ir nuo tos valstybės narės priklausančių institucijų. Kad koordinatoriaus veiklai įtakos nedarytų žmogiškųjų, techninių, finansinių ar ekspertizės išteklių trūkumas, valstybė narė turi užtikrinti, kad koordinatoriui būtų suteikti jo veiklai tinkamai vykdyti būtini ištekliai; ⇐
-

↓ naujas

- (16) reikėtų nustatyti papildomas oro vežėjų prievoles, susijusias su informacijos teikimu koordinatoriui. Turėtų būti numatytos papildomos nuobaudos už informacijos nepateikimą ar klaidingą ar klaidinančią informacijos pateikimą. Tinklui priklausančių oro uostų atveju oro vežėjams turėtų būti numatyta prievolė pranešti

apie skrydžių ketinimus ar kitą atitinkamą informaciją, kurios prašo tvarkaraščių sudarytojas arba koordinatorius;

- (17) reikėtų, kad Sąjunga palengvintų koordinatorių ir tvarkaraščių sudarytojų bendradarbiavimą, kad jie galėtų keistis gerąja praktika tam, kad laikui atėjus būtų galima įsteigti Europos koordinatoriaus pareigybę;

↓95/93 4 konst. dalis (pritaikytas)

- (18) ~~Siekiant palengvinti darbą pageidautina, kad valstybė narė tam tikromis sąlygomis galėtų, jeigu laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų ir laikantis šiame reglamente išdėstytų sąlygų , ~~paskelbti~~ oro uostą gali būti paskelbtas koordinuojamuo.~~

↓95/93 3 konst. dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (19) ~~Nešališkumo reikalavimo geriausiai laikomasi, kai~~ sprendimą koordinuoti oro uosto veiklą, remdamasi objektyviais kriterijais, turėtų priimti ~~prima~~ už tą oro uostą atsakinga valstybė narė. ⇒ Turint omenyje įgyvendinant bendro Europos dangaus projektą ir su tinklo valdytojo pareigybe susijusią padarytą pažangą, naudinga suderinti oro uosto pajėgumų vertinimo metodus, kad Europos oro eismo valdymo tinklas veiktų geriau;↵

↓ naujas

- (20) būtina numatyti tvarką, pagal kurią valstybės narės nusprendžia iš dalies pakeisti koordinuojamo oro uosto ar oro uosto, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, kategoriją ir paskelbti jį atitinkamai oro uostu, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, arba oro uostu, kurio statusas nėra apibrėžtas;

↓ 95/93 7 konst. dalis

~~Esamą laiko tarpsnių paskirstymo sistemą reglamentuojantys principai galėtų būti šio reglamento pagrindas, jeigu ši sistema bus plėtojama derinant su Bendrijoje atsirandančiomis transporto naujovėmis.~~

↓ naujas

- (21) laiko tarpsnių serijos galiojimo laikotarpis turėtų būti ne ilgesnis už tvarkaraščių sudarymo laikotarpį, kuriam serija skirta. Laiko tarpsnių, net anksčiau paskirtų laiko tarpsnių, serijos skyrimo pirmenybė turėtų būti teikiama tik koordinatoriaus skyrimu ar patvirtinimu.

↓ 95/93 8 konst. dalis

~~Bendrija laikosi konkurencijos lengvinimo ir patekimo į rinką skatinimo politikos, kaip numatyta 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EEB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių¹⁶, ir dėl šių tikslų vežėjams, ketinantiems pradėti veiklą, susijusią su Bendrijos maršrutais, reikalinga didelė parama.~~

↓ 95/93 9 konst. dalis

~~Egzistuojančioje sistemoje yra numatytas ankstesnių teisių išsaugojimas.~~

↓ 95/93 11 konst. dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

(22) ~~Ūtam tikromis aplinkybėmis reikia~~ ☒ ir toliau taikyti ☒ specialias nuostatas specialiai numatyti, kad atitinkamų valstybių narių regionuose ir toliau būtų teikiamos atitinkamos vidaus oro susisiekimo paslaugos ⇒ , jei buvo nustatytas su viešąja paslauga susijęs išsipareigojimas ⇐ ¹⁶

↓ naujas

(23) kadangi į su aplinka susijusius aspektus galima atsižvelgti koordinavimo parametruose, o regioninis susisiekimas gali būti visiškai užtikrintas nustatant su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus, iš patirties matyti, kad vietiniai nurodymai nėra reikalingi. Be to, negalima atmesti galimybės, kad tokie nurodymai skirstant laiko tarpusius nesukels diskriminacijos. Todėl reikėtų apriboti galimybę taikyti vietinius nurodymus. Visi techniniai, darbo, veiklos ir aplinkos apsaugos apribojimai, kuriuos koordinatoriai ar tvarkaraščių sudarytojai turi taikyti, privalo būti numatyti koordinavimo parametruose. Taip vietinius nurodymus būtų galima taikyti tik prižiūrint laiko tarpinių naudojimą ir sumažinant laiko tarpinių serijos ilgumą šiame reglamente numatytais atvejais. Kad būtų skatinama geriau naudoti oro uosto pajėgumus, reikėtų sustiprinti du bazinius laiko tarpinių skirstymo principus – laiko tarpinių serijos apibrėžimą ir anksčiau paskirtų laiko tarpinių apskaičiavimą. Taip pat siekiant išvengti šio reglamento taikymo iškreipimų valstybėse narėse turėtų būti geriau apibrėžtas oro vežėjams suteiktas lankstumas. Todėl reikėtų skatinti geriau išnaudoti oro uostų pajėgumus;

(24) kad oro vežėjai galėtų prisitaikyti prie krizinių situacijų – žymaus eisimo sumažėjimo ar ekonominės krizės, kurios smarkiai paveikia oro vežėjų veiklą, didelę tvarkaraščių planavimo laikotarpio dalį, reikėtų Komisijai leisti nustatyti nepaprastosios padėties

¹⁶ OL L 240, 1992 8 24, p. 8.

priemonės, kad būtų užtikrintas priemonių, kurių reikia imtis, nuoseklumas koordinuojamuose oro uostuose. Dėl tokių priemonių oro vežėjai galėtų išsaugoti pirmenybę gauti tas pačias laiko tarpų serijas ateinančiam tvarkaraščių sudarymo laikotarpiui, net jei 85 proc. riba nebuvo pasiekta;

- (25) reikėtų dvigubai sustiprinti koordinavimo komiteto vaidmenį. Viena vertus, į komiteto posėdžius turėtų būti kviečiami tinklo valdytojas, veiklos rezultatų vertinimo įstaiga ir nacionalinė priežiūros institucija. Kita vertus, viena iš koordinavimo komiteto užduočių būtų teikti pasiūlymus ar patarimus koordinatoriui ir (arba) valstybei narei bet kokiame klausime, susijusiu su oro uosto pajėgumais, ypač kiek tai susiję su bendro Europos dangaus projekto įgyvendinimu ir Europos oro eismo valdymo tinklo veikimu. Komitetui taip pat reikėtų suteikti galimybę teikti veiklos rezultatų vertinimo įstaigai ir nacionalinei priežiūros institucijai nuomones apie koordinavimo parametrų ir pagrindinių veiklos rodiklių, siūlomų oro navigacijos paslaugų teikėjams, sąsajas;
- (26) iš patirties matyti, kad daug laiko tarpų į fondą patenka per vėlai, kad juos būtų galima veiksmingai perskirstyti. Todėl oro uosto valdymo instituciją reikėtų skatinti įvesti nuo tokio elgesio atgrasyti skirtą oro uosto mokesčių sistemą. Vis dėlto, naudodama tokią sistemą oro uosto valdymo institucija neturėtų atgrasyti oro vežėjų nuo atėjimo į rinką ar esamų paslaugų tobulinimo;

↓ 95/93 13 konst. dalis

~~Siekiant įgyvendinti pirmiau minėtus tikslus pageidautina, kad būtų kuo geriau panaudojami esami laiko tarpniai.~~

↓ 95/93 14 konst. dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- (27) ~~Pageidautina, kad trečiosios šalys Bendrijos~~ Sąjungos vežėjams taikytų lygiavertį režimą;

↓ 95/93 15 konst. dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

- (28) Šio Reglamento nuostatų taikymas turėtų nepažeisti Sutartyje, ypač jos 101, 102 ir 106 straipsniuose, nustatytų konkurencijos taisyklių;

↓ 95/93 16 konst. dalis
(pritaikytas)

- (29) ~~Ispanija ir Jungtinė Karalystė 1987 m. gruodžio 2 d. Londone bendroje abiejų valstybių narių užsienio reikalų ministrų deklaracijoje susitarė dėl glaudesnio bendradarbiavimo naudojant Gibraltaro oro uostą tvarkos, ir ši tvarka dar turi išsigaliojti.~~ ministrų pareiškimas dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime, pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone padarytą bendrą deklaraciją dėl Gibraltaro oro uosto, o visiškai jo laikymasis bus laikomas 1987 m. deklaracijos laikymusi;

↓ naujas

- (30) Komisijai reikėtų deleguoti įgaliojimus priimti deleguotuosius teisės aktus remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsniu, kad būtų galima nustatyti pajėgumų bei paklausos analizės metodus. Labai svarbu, kad Komisija parengiamojo darbo metu atitinkamai konsultuotųsi, įskaitant ir su ekspertais;
- (31) reikėtų, kad Komisija, rengdama deleguotųjų teisės aktų projektus, užtikrintų, kad atitinkami dokumentai Europos Parlamentui ir Tarybai būtų pateikti vienu metu, neveluojant ir tinkamai;
- (32) kad būtų užtikrintos vienodos šio reglamento įgyvendinimo sąlygos, Komisijai reikėtų suteikti įgyvendinimo įgaliojimus. Tokiais įgaliojimais būtų naudojamosi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁷.
- (33) priimant su Europos koordinatoriaus pareigybės steigimu, su koordinatoriaus ir tvarkaraščių sudarytojo metinės veiklos ataskaitos modeliu ir su sprendimu, kad viena ar kelios valstybės narės turi imtis priemonių siekdamas ištaisyti trečiosios šalies diskriminuojantį elgesį Sąjungos oro vežėjų atžvilgiu, susijusius įgyvendinimo teisės aktus, turėtų būti taikoma nagrinėjimo procedūra;
- (34) Komisija turėtų priimti nedelsiant taikomus įgyvendinimo teisės aktus pagal nagrinėjimo procedūrą, kai tinkamai pagrįstais atvejais, susijusiais su būtinybe užtikrinti anksčiau paskirtų laiko tarpų tęstinumą, to reikia dėl išskirtinių priežasčių;

↓ 95/93 17 konst. dalis

- (35) Šis reglamentas po nustatyto jo taikymo laikotarpio turėtų būti svarstomas iš naujo, kad būtų įvertintas jo veikimas;

¹⁷ OL L 55, 2011 2 28, p. 3.

↓ naujas

- (36) kadangi tikslo – vienodesnio su laiko tarpniais susijusių Sąjungos teisės aktų taikymo – negalima tinkamai pasiekti valstybių narių lygmeniu, o dėl oro transporto tarpvalstybinės dimensijos svarbos tą tikslą galima geriau pasiekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali imtis priemonių pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje išdėstytą subsidiarumo principą. Remiantis tame pačiame straipsnyje išdėstyta proporcingumo principu šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina siekiant šio tikslo,

↓ 95/93 (pritaikytas)

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

⊗ Taikymo sritis ir apibrėžimai ⊗

I straipsnis

Taikymo sritis

↓ 793/2004 1 str. 1 punktas
(pritaikytas)

1. Šis reglamentas taikomas ~~Bendrijos~~ ⊗ Europos Sąjungos ⊗ oro uostams.

↓ 95/93 (pritaikytas)

2. Sutariama, kad šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia atitinkamų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės ⊗ Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos ⊗ Karalystės teisinių pozicijų dėl ginčo, susijusio su teritorijos, kurioje yra oro uostas, suverenitetu.

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

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šiame reglamente:

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies a punktas

a1) „laiko tarpnis“ – tai pagal šį reglamentą koordinatoriaus duotas leidimas naudotis visa oro uosto infrastruktūra, konkrečią dieną ir konkrečiu laiku nutūpimo ar pakilimo tikslu reikalinga skrydžiams atlikti koordinuojamame oro uoste, kaip paskirta koordinatoriaus pagal šį reglamentą;

b2) „naujas dalyvis“ – tai:

a) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirtas laiko tarpnis, kaip laiko tarpnių dalis, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste turėtų mažiau negu penkis laiko tarpnius, arba

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies a punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

b) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių tūpimų tarp dviejų Bendrijos Europos Sąjungos oro uostų, kai tą dieną skrydžius be tarpinių tūpimų tarp tų oro uostų ~~ar oro uostų sistemų~~ atlieka dar daugiau du oro vežėjai, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu ~~⇒ devynis~~ ~~penkis~~ laiko tarpnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti ~~arba~~

~~iii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių nutūpimų tarp to oro uosto ir regioninio oro uosto, kur jokie kiti oro vežėjai tą dieną neatlieka tiesioginių reguliarių keleivinių skrydžių tarp tų oro uostų ar oro uostų sistemų, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu penkis laiko tarpnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti.~~

Oro vežėjas, kartu su patronuojančia bendrove, savo dukterinėmis bendrovėmis arba patronuojančios bendrovės dukterinėmis bendrovėmis turintis daugiau negu 10 5 % visų atitinkamą dieną tam tikrame oro uoste paskirtų turimų laiko tarpnių ~~arba daugiau negu 4 % visų atitinkamą dieną tam tikroje oro uostų sistemoje, kurios dalis yra tas oro uostas, turimų laiko tarpnių,~~ tame oro uoste nauju dalyviu nelaikomas ~~arba~~

↓ naujas

Oro vežėjas, kuris, kaip numatyta 13 straipsnyje, perdavė jam, kaip naujam dalyviui, suteiktus laiko tarpsnius kitam oro vežėjui tame pačiame oro uoste, kad vėl galėtų pretenduoti į naujo dalyvio statusą tame oro uoste, tame oro uoste nauju dalyviu nelaikomas;

↓ 95/93

⇒ naujas

e) ~~„tiesioginis oro susisiekimas“ – tai susisiekimas tarp dviejų oro uostų, įskaitant trumpus nutūpimus, po kurių kelionė tęsiama tuo pačiu orlaiviu ir nekeičiant skrydžio numerio;~~

€3) „laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis“ – tai arba vasaros, arba žiemos sezonas, kaip naudojama oro vežėjų tvarkaraščiuose ⇒ remiantis oro transporto sektoriaus pasauliniu mastu nustatytais taisyklėmis ir gairėmis ⇐;

↓ 95/93 (pritaikytas)

e4) „~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies b punktas

⇒ naujas

£5) ~~„oro vežėjas“ – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją ar jai lygiavertį dokumentą, išduotą ne vėliau kaip sausio 31 d. kitam vasaros sezonui arba ne vėliau kaip rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui; 45, 89, 8a10 ⇒ 11 ⇐ ir 1013 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir verslo komercinės aviacijos operatorius, kai jie veikia pagal tvarkaraštį, o 7, 17 ir 1418 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir visus civilinių orlaivių naudotojus;~~

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies b punktas

##6) „oro vežėjų grupė“ – tai du ar daugiau oro vežėjų, kurie konkrečioms skrydžiams atlikti vykdo bendrą veiklą, veikia franšizės arba kodų paskirstymo pagrindu;

↓ naujas

- 7) „oro navigacijos paslaugų teikėjas“ – tai bet kuris oro navigacijos paslaugų teikėjas, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 549/2004¹⁸ 2 straipsnio 5 dalyje;
- 8) „antžeminio aptarnavimo paslaugų teikėjas“ – tai bet kuris antžeminio aptarnavimo paslaugų teikėjas, kaip apibrėžta Reglamento Nr. [...] (dėl antžeminio aptarnavimo paslaugų) [...] straipsnyje; arba bet kuris kitas oro uosto naudotojas, kaip apibrėžta Reglamento Nr. [...] (dėl antžeminio aptarnavimo paslaugų) [...] straipsnyje, kuris atlieka saviteiką, kaip apibrėžta Reglamento Nr. [...] (dėl antžeminio aptarnavimo paslaugų) [...] straipsnyje;
- 9) „tinklui priklausantis oro uostas“ – tai oro uostas, kuris neturi su perpildymu susijusių problemų, staiga žymiai padidėjus eismo intensyvumui arba staiga žymiai sumažėjus to oro uosto pajėgumams galėtų turėti įtakos Europos oro eismo valdymo tinklo (toliau – tinklas), remiantis Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 551/2004¹⁹ 6 straipsniu, veikimui;

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies c punktas

- ~~10~~) „oro uostas, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius“ — tai oro uostas, kuris tam tikru dienos, savaitės ar metų laiku gali būti perpildytas, veikiantis savanoriškai bendradarbiaujant oro vežėjams, kuriame yra paskirtas tvarkaraščių sudarytojas, kad palengvintų tame oro uoste skrydžius atliekančių arba ketinančių atlikti oro vežėjų darbą;

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies b punktas

- ~~11~~) „koordinuojamas oro uostas“ — tai oro uostas, kuriame oro vežėjas ar bet kuris kitas orlaivio naudotojas, kad tuo metu galėtų nutūpti arba pakilti, turi turėti koordinatoriaus jam paskirtą laiko tarpą, išskyrus valstybinius skrydžius, nutūpimus avariniais atvejais ir humanitarinius skrydžius;

↓ 95/93

- ~~h)~~ „oro uostų sistema“ — tai du arba daugiau į grupę sujungtų oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją;

¹⁸ OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

¹⁹ OL L 96, 2004 3 31, p. 20.

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies c
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

12) „oro uosto valdymo institucija“ – tai institucija, turinti užduotį kartu su kita veikla arba kitokiu būdu pagal nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus administruoti bei valdyti oro uosto paslaugas ir koordinuoti bei kontroliuoti įvairių naudotojų, veikiančių aptariamame oro uoste ar oro uosto sistemoje, veiklą;

13) „laiko tarpinių serijos“ – tai ne mažiau kaip ⇒ 15 ⇐ penki laiko tarpiniai, kurių per tą patį ⇒ vasaros ⇐ tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu ⇒ ir 10 laiko tarpinių žiemos tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu ⇐ , kurių buvo prašyta ir kuriuose ⇒ koordinatorius ⇐ ☒ tuo prašymu remdamasis ☒ buvo suteikti reguliariai tam pačiam tos pačios savaitės dienos laikui ☒ iš eilės einančiomis savaitėmis ☒ arba, jeigu tai neįmanoma, apytikriai tam pačiam laikui;

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies c
punktas

14) „verslo aviacija“ – tai bendrosios aviacijos sektorius, susijęs su įmonių vykdomu orlaivių eksploatavimu ar naudojimu keleiviams arba prekėms vežti, padedančiu joms vykdyti verslą, kai orlaiviai skraidinami tokiais tikslais, kurie apskritai nelaikomi viešosios samdos tikslais, ir juos pilotuoja asmenys, turintys bent jau galiojančią komercinės aviacijos piloto licenciją skrydžiams pagal prietaisus;

↓ 793/2004 1 str. 2 dalies c
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

15) „koordinavimo parametrai“ – tai visų oro uosto laiko tarpinių paskirstymo pajėgumų, turimų per kiekvieną koordinuojamą laikotarpį, ☒ kuriam sudaromas tvarkaraštis, ☒ išraiška veiklos terminais, ⇒ ir eksploatacinės pajėgumų naudojimo taisyklės, ⇐ atspindinčios visus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos veiksnius, turinčius įtakos oro uosto infrastruktūros ir įvairių jo sistemų veiklai;

↓ naujas

16) „skrydžio planas“ – oro eismo paslaugų tarnyboms pateikta speciali orlaivio numatyto skrydžio arba skrydžio dalies informacija;

17) „reguliari oro susisiekimo paslauga“ – skrydžių, atitinkančių Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 2 straipsnio 16 punkto charakteristikas, serija;

18) „nereguliarus pagal programą vykdomas susisiekimas“ – tai skrydžiai, kurie neatitinka visų Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 2 straipsnio 16 punkto charakteristikų, bet yra vykdomi taip reguliariai ar dažnai, kad sudaro atpažįstamas sisteminės serijas;

19) „tinklo valdytojas“ – tai institucija, sukurta remiantis Reglamento (EB) Nr. 551/2004 6 straipsniu;

20) „veiklos rezultatų vertinimo įstaiga“ – tai įstaiga, sukurta remiantis Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsniu;

21) „nacionalinė priežiūros institucija“ – tai valstybių narių paskirta(-os) arba sukurta(-os) įstaiga arba įstaigos, kurios yra jų nacionalinės institucijos, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 549/2004 4 straipsnyje.

↓ 95/93 (pritaikytas)
⇒ naujas

☒ Oro uostų paskyrimas ☒

3 straipsnis

Oro uostų koordinavimo ⇒ ir jų darbo palengvinimo sudarant tvarkaraščius ⇐ sąlygos

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies a
punktas (pritaikytas)

1. ☒ Valstybės narės ☒ neprivalo paskelbti, kad oro uosto darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba kad oro uostas yra koordinuojamas, jei tai nėra privaloma laikantis šio straipsnio nuostatų.

☒ Valstybės narės ☒ nepaskelbia oro uosto koordinuojamu, išskyrus atvejus, numatytus 3 dalies nuostatose.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1 str. 3 dalies b
punktas

2. Tačiau valstybė narė gali numatyti, kad bet kuris oro uostas gali būti paskelbtas →₁ oro uostu, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius ⇐, jeigu bus laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų.

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies c
punktas
⇒ naujas

3. Atsakinga valstybė narė užtikrina, kad oro uosto valdymo institucija arba kita kompetentinga institucija oro uoste, kurio statusas nėra apibrėžtas ⇒, oro uoste, priklausančiame Europos oro eismo valdymo tinklui (toliau – tinklas) ⇐ arba oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, atliktų išsamią pajėgumų ⇒ ir paklausos ⇐ analizę, kai valstybė narė mano, kad tai būtina, arba per šešis mėnesius:

i) nuo oro vežėjų, atstovaujančių daugiau kaip pusę oro uosto operacijų, arba oro uosto valdymo institucijos rašytinio prašymo pateikimo, kai kuris nors iš jų mano, kad pajėgumų faktinėms ar planuojamoms operacijoms tam tikru metu nepakanka, arba

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies c
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

ii) Komisijos prašymu, ypač tais atvejais, ~~kai į oro uostą iš tikrųjų patenka tik oro vežėjai, kuriems yra skirti laiko tarpiniai, arba kai oro vežėjai, ypač~~ kai nauji dalyviai, susiduria su rimtomis problemomis, kai nori užsitikrinti nutūpimo ir pakilimo galimybes atitinkamame oro uoste ⇒ arba kai tinklo valdytojas mano, kad to reikia, kad būtų užtikrintas oro uosto veiklos plano suderinamumas su tinklo veiklos planu remiantis Komisijos reglamento (ES) Nr. 677/2011 6 straipsnio 7 dalimi²⁰ ⇐ .

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies c
punktas

Ši ~~bendrai pripažintais metodais paremta~~ analizė, atsižvelgus į aplinkos apsaugos apribojimus konkrečiame oro uoste, nustato bet kokius pajėgumų trūkumus. Atliekant analizę svarstomos galimybės, pakeitus infrastruktūrą nauja arba atlikus infrastruktūros ir eksploatacinius pakeitimus ar kokius kitus pakeitimus, padidinti pajėgumus ir tai, kiek laiko reikėtų problemoms išspręsti.

↓ naujas

Analizė grindžiama metodais, nustatytais Komisijos deleguotuoju teisės aktu, remiantis šio reglamento 15 straipsniu. Metoduose atsižvelgiama į tinklo veiklos plano reikalavimus, nustatytus Reglamento (EB) Nr. 677/2011 V priede.

²⁰ OL L 185, 2011 7 15, p. 1.

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies c
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

Analizė iš naujo atliekama 56 dalyje numatytais atvejais, ~~arba~~ kai oro uoste įvyksta pasikeitimai, turintys nemažai įtakos jo pajėgumams arba pajėgumų panaudojimui ⇒ arba koordinavimo komitetui, valstybei narei ar Komisijai prašant ⇐. Šalys, prašiusios atlikti analizę, arba kitos suinteresuotos šalys paprašiusios gali susipažinti ir su analize, ir su jos atlikimo metodu. Tuo pačiu metu analizės rezultatai pateikiami Komisijai.

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies d
punktas

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

↓ naujas

5. Komisija gali paprašyti tinklo valdytojo pateikti nuomonę apie tai, kaip atsižvelgiant į tinklo veiklos poreikius nustatomi pajėgumai. Komisija gali pateikti rekomendacijas. Valstybė narė pagrindžia bet kokį sprendimą, kuris priimamas tokių rekomendacijų nesilaikant. Sprendimas pateikiamas Komisijai.

↓ 793/2004 1 str. 3 dalies d
punktas
⇒ naujas

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

- a) pajėgumų trūkumai yra tokio rimto pobūdžio, kad oro uoste negalima išvengti didelių vėlavimų, ir
- b) nėra galimybių išspręsti šių problemų per trumpą laiką.

67. Nukrypdomos nuo 56 dalies b punkto, valstybės narės, esant išimtinėms aplinkybėms, gali oro uostus, kuriuose yra pajėgumų problemų, paskelbti koordinuojamais tam tikrą laiką ⇒, kuris gali būti trumpesnis už laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis ⇐.

↓ naujas

Nukrypdomos nuo 3, 4, 5 ir 6 dalių, valstybės narės, esant išimtinėms aplinkybėms, gali probleminius oro uostus paskelbti koordinuojamais tam tikrą laiką.

8. Jei po naujai atliktos pajėgumų ir paklausos analizės koordinuojamame oro uoste arba oro uoste, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, paaiškėja, kad skiriamų pajėgumų esamai ar planuojamai oro uosto veiklai pakanka, valstybė narė, pasikonsultavusi su 4 dalyje nurodytomis institucijomis ir subjektais, pakeičia oro uosto kategoriją ir paskelbia jį oro uostu, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, arba oro uostu, kurio statusas nėra apibrėžtas.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 1 str. 3 dalies e punktas

→₁ 7. ← Jeigu →₁ koordinuojamame oro uoste ← skiriamų pajėgumų pakanka esamai ar planuojamai veiklai, jo paskelbimas →₁ koordinuojamam oro uostu ← panaikinamas.

↓ naujas

9. Komisijai savo ar tinklo valdytojo iniciatyva paprašius, valstybė narė, pasikonsultavusi su 4 dalyje nurodytomis institucijomis ir subjektais, užtikrina, kad oro uostas, kurio statusas nėra apibrėžtas, būtų paskelbtas tinklui priklausančiu oro uostu. Sprendimas pateikiamas Komisijai. Jei Komisija mano, kad oro uostas tinklui nebereikalingas, valstybė narė, pasikonsultavusi su 4 dalyje nurodytomis institucijomis ir subjektais, pakeičia oro uosto kategoriją ir paskelbia jį oro uostu, kurio statusas nėra apibrėžtas.

10. Jei sprendimas priimamas remiantis 6, 8 arba 9 dalimis, 4 dalyje nurodytoms institucijoms ir subjektams valstybė narė jį pateikia ne vėliau kaip balandžio 1 d., jei tai susiję su žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir ne vėliau kaip rugsėjo 1 d., jei tai susiję su vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis

⇒ naujas

4 straipsnis

Koordinavimo parametrai

1. Koordinuojamame oro uoste ⇒ ar oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius ⇐ atsakinga valstybė narė du kartus per metus, atsižvelgdama į visus atitinkamus techninius, darbo ⇒, veiklos ⇐ ir aplinkos apsaugos apribojimus bei bet kokius jų pasikeitimus, užtikrina ⇒ koordinavimo ⇐ parametrų nustatymą ~~laiko tarpais~~

~~paskirstyti~~. ⇒ Apie tokius apribojimus informuojama Komisija. Komisija, kuriai, jei reikia, padeda tinklo valdytojas, išnagrinėja apribojimus ir pateikia rekomendacijas, į kurias prieš nustatydama koordinavimo parametrus valstybė narė privalo atsižvelgti. ⇐

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

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

↓ naujas

3. Nustatant koordinavimo parametrus, nepažeidžiami laiko tarpinių skirstymo nešališkumo ir nediskriminavimo reikalavimai.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

4. Parametrai oro uosto koordinatoriui pateikiami iš anksto prieš ⇒ pirminį ⇐ ~~pirmąjį~~ laiko tarpinių ⇒ išdėstymą ⇐ ~~paskirstymą~~, reikalingą tvarkaraščių sudarymo konferencijoms.

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

↓ 95/93 (pritaikytas)

☒ **Koordinavimo, tvarkaraščių sudarymo ir duomenų rinkimo veiklos organizavimas** ☒

4 5 straipsnis

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies a punktas

Tvarkaraščių sudarytojas ir koordinatorius

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b
punktas
⇒ naujas

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

↓ naujas

2. Valstybės narės skatina glaudų koordinatorių ir tvarkaraščių sudarytojų bendradarbiavimą, kad būtų sukurti bendri Europos lygmens projektai. Atsižvelgdama į tokių projektų kūrimo ir bendro Europos dangaus projekto įgyvendinimo pažangą ir į 21 straipsnyje nurodytos vertinimo ataskaitos rezultatus, Komisija patvirtina įgyvendinimo priemones, susijusias su Europos koordinatoriaus pareigybės įsteigimu. Šios įgyvendinimo priemonės patvirtinamos taikant nagrinėjimo procedūrą, numatytą 16 straipsnio 2 dalyje. Šio straipsnio 3 dalyje nurodyti koordinatoriaus nepriklausomumą reglamentuojantys principai *mutatis mutandis* taikomi ir Europos koordinatoriui.

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

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

- a) kad tvarkaraščių sudarytojas oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, pagal šį reglamentą dirbtų nepriklausomai, laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų;
- b) kad ~~koordinatoriaus nepriklausomybę~~ koordinuojamame oro uoste koordinatorius, veiklos požiūriu atskirdama koordinatorių ~~⇒ teisiniu, organizaciniu ir sprendimų priėmimo požiūriu būtų nepriklausomas~~ ~~⇐~~ nuo bet kokios atskiros suinteresuotos šalies, ~~⇒~~ valstybės narės ir nuo tos valstybės narės priklausančių institucijų, tai reiškia ~~⇐~~ :

↓ naujas

i) teisiniu požiūriu – kad pagrindinės koordinatoriaus pareigos (nešališkas ir nediskriminuojantis laiko tarpinių skyrimas) būtų patikėtos fiziniam ar juridiniam

asmeniui, kuris tame oro uoste nėra nei paslaugų teikėjas, nei oro bendrovė, vykdanči skrydžius iš to oro uosto, nei to oro uosto valdymo institucija;

ii) organizaciniu ir sprendimų priėmimo požiūriu – kad koordinatorius veiktų nepriklausomai nuo valstybės narės, to oro uosto valdymo institucijos, to oro uosto paslaugų teikėjų, oro bendrovių, vykdančių skrydžius iš to oro uosto, iš jų negautų paliepiamų ir neturėtų jiems, išskyrus valstybę narę, teikti ataskaitų, nepriklausytų struktūroms, tiesiogiai ar netiesiogiai atsakingoms už kasdienę veiklą oro uoste, turėtų realią sprendimo teisę dėl lėšų, reikalingų savo pareigoms atlikti. Valstybės narės užtikrina, kad į profesinius koordinatoriaus interesus būtų atsižvelgta taip, kad jis galėtų veikti visiškai nepriklausomai;

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b punktas (pritaikytas)

c) kad ~~Koordinatoriaus~~ veiklos finansavimo sistema būtų užtikrintas ~~turi užtikrinti~~ koordinatoriaus nepriklausomumą ~~se~~.

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

↓ naujas

C punkte numatyta finansavimą užtikrina koordinuojamuose oro uostuose veikiantys oro vežėjai ir oro uostai taip, kad finansinė prievolė tarp visų suinteresuotųjų šalių būtų paskirstyta teisingai ir kad finansavimas didele dalimi nepriklaustų nuo vienos suinteresuotosios šalies. Valstybės narės užtikrina, kad koordinatorius nuolat būtų aprūpintas reikiama finansiniais, žmogiškaisiais, techniniais ir materialiniais ištekliais bei praktinėmis-techninėmis žiniomis, kad galėtų tinkamai vykdyti savo veiklą.

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b punktas (pritaikytas)

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

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b punktas
⇒ naujas

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

~~56.~~ Koordinatorius yra vienintelis asmuo, atsakingas už laiko tarpinių paskirstymą. Jis paskirsto laiko tarpinius laikydamasis šio reglamento nuostatų ir numato, kad avarinių atvejų metu laiko tarpiniai galėtų būti paskirti ir ne darbo valandomis.

~~67.~~ Tvarkaraščių sudarytojas kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems rekomenduotų tvarkaraščių.

Koordinatorius kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems paskirtų laiko tarpinių. Šie laikymosi patikrinimai atliekami bendradarbiaujant su oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybomis atsižvelgiant į laiko ir kitus parametrus, susijusius su atitinkamu oro uostu.

~~7.~~ Visi tvarkaraščių sudarytojai ir koordinatoriai bendradarbiauja nustatant tvarkaraščių neatitikimus ⇒ ir skatina oro vežėjus juos išspręsti ⇐ .

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies b
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

6 straipsnis

⊗ Koordinatoriaus ir tvarkaraščių sudarytojo veiklos skaidrumas ⊗

~~1.~~ ⇒ Kiekvieno laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigoje ⇐ ~~Pagal prašymą~~ koordinatorius ⇒ arba tvarkaraščių sudarytojas ⇐ pateikia atitinkamai valstybei narei ir Komisijai ~~metinė~~ veiklos ataskaitą ⇒ , kurioje išdėstoma bendra su laiko tarpinių skyrimu ir (arba) su tvarkaraščių sudarymu susijusi padėtis. Ataskaitoje nagrinėjama ⇐ , ~~ypač visų pirma,~~ ~~dėl~~ kaip taikoma 9 ⊗ straipsnio ⊗ ⇒ 5 dalis ⇐ ir ~~17~~ 13 bei 18 straipsniai ~~straipsnių taikyme~~, ir bet kokius skundais dėl ~~89~~ ir ~~1012~~ straipsnių taikymo, pateiktus koordinavimo komitetui, bei priemonės, kurių imtasi šiems skundams išnagrinėti. ⇒ Ataskaitoje taip pat pateikiami suinteresuotųjų šalių apklausos, susijusios su koordinatoriaus paslaugų kokybe, rezultatai. ⇐

↓ naujas

2. Komisija gali patvirtinti 1 dalyje numatytos veiklos ataskaitos modelį. Toks įgyvendinimo aktas priimamas taikant nagrinėjimo procedūrą, numatytą 16 straipsnio 2 dalyje.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1 str. 4 dalies c
punktas

→₁ ~~8.~~ Koordinatorius paprašytas ir per protingą laiko tarpą nemokamai raštu ar kokia nors kita lengvai prieinama forma pateikia suinteresuotųjų šalių, ypač koordinavimo komiteto narių ar stebėtojų, peržiūrai šią informaciją ⇐

↓ naujas

3. Koordinatorius atnaujina nemokamai naudojamą elektroninę duomenų bazę, kurioje galima rasti tokią informaciją:

↓ 95/93

a) visiems oro vežėjams oro uoste anksčiau paskirtus laiko tarpsnius chronologine tvarka pagal oro bendrovėaviakompanija:

↓ 95/93 (pritaikytas)

b) visų oro vežėjų paprašytus skirti laiko tarpsnius (~~pradinės paraiškos~~) pagal oro vežėjus ir chronologine tvarka~~;~~

↓ 95/93

⇒ naujas

c) visiems oro vežėjams visus paskirtus laiko tarpsnius ir neįvykdytus prašymus skirti laiko tarpsnius, išvardijant atkirai po vieną chronologine tvarka pagal oro vežėjus~~;~~

d) likusius turimus laiko tarpsnius~~;~~ ⇒ pagal kiekvieną apribojimų, į kuriuos atsižvelgta koordinavimo parametruose, tipą. Oro vežėjai duomenų bazėje turi turėti galimybę patikrinti, ar yra jų poreikius atitinkančių laiko tarpsnių ⇐;

↓ naujas

e) perduotus ar iškeistus laiko tarpsnius su nuorodomis į susijusius oro vežėjus ir pastabomis, ar perdavimas arba iškeitimas buvo padarytas už piniginį ar kitokio pobūdžio atlygį. Kasmet skelbiami suvestiniai duomenys apie piniginius atlygius;

↓ 95/93

⇒ naujas

ef) išsamius duomenis apie ⇐ koordinavimo parametrus ⇐ ~~kriterijus, kuriais buvo remiamasi skirstant laiko tarpsnius.~~

↓ naujas

Tokie duomenys nuolat atnaujinami. Kiekvieno sezono pabaigoje koordinatorius užtikrina, kad būtų paskelbta 1 dalyje numatyta veiklos ataskaita.

4. Koordinatorius užtikrina, kad duomenys būtų saugomi ir prieinami ne mažiau kaip 5 lygiaverčius tvarkaraščių sudarymo laikotarpius iš eilės.

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies d
punktas

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

↓ 793/2004 1 str. 4 dalies e
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

~~105.~~ Jeigu yra atitinkamos ir bendrai patvirtintos informacijos dėl tvarkaraščių ⇒ formato ⇐ taisyklės, tvarkaraščių sudarytojas, koordinatorius ir oro vežėjai jas naudoja, jeigu šios taisyklės atitinka Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ teisę.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

7 straipsnis

Tvarkaraščių sudarytojams ir koordinatoriams pateikiama informacija

1. Oro vežėjai, savo veiklą vykdantys arba ketinantys vykdyti ⇒ tinklui priklausančiame oro uoste, ⇐ oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba koordinuojamame oro uoste, atitinkamai tvarkaraščių sudarytojui arba koordinatoriui pateikia visą jų prašomą atitinkamą informaciją. ⇒ Jei įvyksta su šia informacija susijusių pasikeitimų, oro vežėjai apie tai kuo greičiau praneša tvarkaraščių sudarytojui ir koordinatoriui. ⇐ Visa atitinkama informacija pateikiama tvarkaraščių sudarytojo arba koordinatoriaus nurodyta forma ir laikantis jų nurodytų terminų. Oro vežėjas, prašydamas paskirti laiko tarpinį, koordinatoriui konkrečiai praneša, ar, laikantis 2 straipsnio ~~b2~~ punkto, prašomų laiko tarpinių atžvilgiu jam bus naudingas naujo dalyvio statusas.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

Visuose kituose oro uostuose, kurių statusas nėra konkrečiai apibrėžtas, koordinatoriaus prašymu ⇒ oro uoste veiklą vykdančios ar planuojančios vykdyti oro vežėjai, antžeminio aptarnavimo paslaugų teikėjai ir oro navigacijos paslaugų teikėjai ir ⇐ oro uosto valdymo institucija pateikia bet kokią savo turimą informaciją apie numatomas oro vežėjų paslaugas.

↓ naujas

Tinklo valdytojo reikalavimu, tvarkaraščių sudarytojas ar koordinatorius pateikia visą šioje dalyje numatytą informaciją.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

2. Jeigu oro vežėjas nepateikia 1 dalyje nurodytos informacijos ir pakankamai įtikinamai neįrodo, kad egzistuoja atsakomybę lengvinančios aplinkybės, arba pateikia klaidingą ar klaidinančią informaciją, koordinatorius neatsižvelgia į to oro vežėjo, kuris nepateikė informacijos arba pateikė klaidingą ar klaidinančią informaciją, prašymą ar prašymus paskirti laiko tarpusnį. ⇒ Jis atšaukia anksčiau paskirtas laiko tarpusnių serijas ir (arba) rekomenduoja, kad kompetentinga institucija taikytų nacionalinėje teisėje numatytas nuobaudas. ⇐ Koordinatorius tokiam oro vežėjui suteikia galimybę pateikti savo pastabas.

3. Tvarkaraščių sudarytojas arba koordinatorius, oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybos keičiasi visa informacija, kurios joms reikia atitinkamoms savo pareigoms vykdyti, įskaitant duomenis apie skrydžius ir laiko tarpusnius ⇒ , visų pirma, siekdami užtikrinti, kad būtų taikomas 17 straipsnis ⇐ .

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

8 straipsnis

Koordinavimo komitetas

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

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

Koordinavimo komiteto uždaviniai yra:

- a) teikti pasiūlymus koordinatoriui ir (arba) valstybei narei arba konsultacijas dėl:
- i) galimybių padidinti laikantis 3 straipsnio nustatytus oro uosto pajėgumus arba pagerinti jų naudojimą;
 - ii) koordinavimo parametru, nustatomu laikantis 64 straipsnio;
 - iii) paskirstytų laiko tarpų naudojimo kontrolės būdų;
 - iv) vietinių nurodymų, dėl laiko tarpų paskirstymo arba paskirstytų laiko tarpų naudojimo kontrolės atsižvelgiant *inter alia* į numatytą 89 straipsnio 58 dalyje numatytus galimus aplinkos apsaugos klausimus;
 - v) ⇒ veiksmų, turinčių įtakos ⇐ eismo sąlygoms pagerinimo tam tikrame oro uoste;
 - vi) rimtų problemų, su kuriomis susiduria nauji dalyviai, kaip numatyta 109 straipsnio 96 dalyje;
 - vii) visų klausimų, susijusių su oro uosto pajėgumais ⇒, ypač dėl bendro Europos dangaus projekto įgyvendinimo ir tinklo veikimo ⇐;

↓ naujas

- b) teikti veiklos rezultatų vertinimo įstaigai ir nacionalinei priežiūros institucijai nuomones apie koordinavimo parametru ir pagrindinių veiklos rodikliu, siūlomų oro navigacijos paslaugų teikėjams, kaip apibrėžta Komisijos reglamente (ES) Nr. 691/2010, sąsajas;

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

- bc) tarpininkauti visoms atitinkamoms šalims dėl skundų, susijusių su laiko tarpų paskirstymu, kaip numatyta 119 straipsnyje.

2. Valstybės narės atstovai ir koordinatorius kviečiami į koordinavimo komiteto posėdžius būti stebėtojais. ⇒ Jo prašymu šiuose posėdžiuose gali dalyvauti Komisija. ⇐

3. Koordinavimo komitetas parengia raštišką darbo reglamentą, *inter alia* apimančią dalyvavimą posėdžiuose, jų šaukimą ir dažnumą bei vartojamą(-as) kalbą(-as).

Bet kuris koordinavimo komiteto narys gali pasiūlyti vietinius nurodymus, kaip numatyta ~~89~~ straipsnio ~~58~~ dalyje. Koordinatorius prašymu koordinavimo komitetas aptaria pasiūlytus vietinius nurodymus ~~dėl laiko tarpinių paskirstymo ir paskirstytų laiko tarpinių naudojimo kontrolės~~. Ataskaita apie diskusijas koordinavimo komitete pateikiama atitinkamai valstybei narei, joje nurodomos atitinkamos komitete išreikštos pozicijos. ⇒ Ataskaita taip pat pateikiama veiklos rezultatų vertinimo įstaigai ir tinklo valdytojui. ⇐

↓ 95/93 (pritaikytas)

⊠ Laiko tarpinių skyrimas ⊠

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis
⇒ naujas

~~109~~ straipsnis

Laiko tarpinių fondas

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

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

~~62.~~ Nepažeidžiant šio reglamento ~~810~~ straipsnio 2 ⇒ ir 3 ⇐ dalių ~~es~~ ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 19 straipsnio 2 dalies, fonde esantys laiko tarpiniai paskirstomi laiko tarpinių prašiusiems vežėjams. Pirmiausia 50 % šių laiko tarpinių skiriama naujiems dalyviams, išskyrus atvejus, kai naujų dalyvių prašymai skirti laiko tarpinius sudaro mažiau kaip 50 % visų prašymų. ⇒ Naujiems dalyviams skiriamas prioritetas laikomasi visą tvarkaraščių sudarymo laikotarpį. ⇐ Koordinatorius naujų dalyvių ir kitų vežėjų prašymus nagrinėja sąžiningai, laikydamasis kiekvienos tvarkaraščių sudarymo dienos koordinavimo laikotarpį.

Tarp naujų dalyvių prašymų prioritetas teikiamas oro vežėjams, kuriems naujo dalyvio statusas suteikiamas pagal 2 straipsnio ~~b2~~ punkto ~~b i ir ii~~ papunktį ~~es~~ bei 2 straipsnio ~~b~~ punkto ~~i ir iii~~ papunktis.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis

3. Nepažeidžiant 10 straipsnio 2 dalies, jeigu visų laiko tarpinių negalima išdėstyti taip, kaip prašo atitinkami oro vežėjai, pirmenybė teikiama komerciniam oro susisiekimui ir visų pirma

reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui pagal programą. Jeigu pateikiami konkuruojantys prašymai dėl tos pačios susisiekimui kategorijos, pirmenybė teikiama visus metus vykdomai veiklai.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis
⇒ naujas

74. Naujas dalyvis, kuriam buvo pasiūlytas laiko tarpas per vienos valandos laikotarpį iki arba po jo prašomo skirti laiko, tačiau kuris tokio pasiūlymo atsisakė, tam tvarkaraščiu sudarymo laikotarpiui netenka ⇒ tos serijos ⇐ naujo dalyvio statuso.

85. Jeigu susisiekimui paslaugas teikia grupė oro vežėjų, tik vienas iš grupės oro vežėjų gali prašyti reikalingų laiko tarpų. Tokias susisiekimui paslaugas teikiantis oro vežėjas prisiima atsakomybę už veiklos kriterijų, reikalingų 810 straipsnio 2 dalyje nurodytą ~~am~~ ⇒ prioritetui panaudoti ⇐ ~~per ilgą laiką susiformavusiam precedentui išlaikyti~~, laikymąsi.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

Vienam oro vežėjui paskirtus laiko tarpus gali naudoti kitas oro vežėjas arba kiti oro vežėjai, ⇒ priklausantys oro vežėjų grupei ⇐ ~~dalyvaujantys bendroje veikloje~~, su sąlyga, kad oro vežėjo, kuriam laiko tarpai yra paskirti, paskirties kodas dėl koordinavimo ir kontrolės išlieka bendros veiklos pagrindu vykdomuose skrydžiuose. Nutraukus šią veiklą, tokiu būdu naudoti laiko tarpai išlieka oro vežėjui, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti. ☒ Oro vežėjų grupei priklausantys oro vežėjai ☒ ~~Oro vežėjai, dalyvaujantys bendroje veikloje, prieš pradėdami minėtą veiklą~~ praneša koordinatoriams apie tokias veiklas ~~detales~~ ⇒ ir gali pradėti ją vykdyti tik pastarajam davus aiškų sutikimą ⇐ .

↓ naujas

Jei vienam oro vežėjui paskirtą laiko tarpų seriją kitas oro vežėjas naudoja nesilaikydamas šios dalies sąlygų, koordinatorius seriją atšaukia ir, išklauses atitinkamus oro vežėjus, grąžina į fondą.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis

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

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis

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

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

58. Koordinatorius taip pat atsižvelgia į papildomus ~~taisykles ir~~ nurodymus, oro transporto pramonės nustatytus pasauliniu mastu arba Sąjungoje Bendrijoje, taip pat į vietinius nurodymus, siūlomus koordinavimo komiteto ir patvirtintus valstybės narės ar bet kokios kitos kompetentingos institucijos, atsakingos už tam tikrą oro uostą, jei tokios ~~taisyklės ir~~ nurodymai nepaveikia koordinatoriaus nepriklausomumo, atitinka ~~Bendrijos~~ Sąjungos teisę, ~~je~~ jomis yra siekiama pagerinti oro uosto pajėgumų naudojimo veiksmingumą ir apie juos buvo iš anksto pranešta Komisijai . ~~Šias taisykles tam tikra valstybė narė pateikia Komisijai.~~

↓ naujas

Vietiniai nurodymai gali būti susiję tik su paskirstytų laiko tarpsnių naudojimo priežiūra arba su laiko tarpsnių serijos apibrėžimo keitimu siekiant sumažinti laiko tarpsnių serijos ilgumą iki mažiau nei 10 laiko tarpsnių žiemos tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu arba iki mažiau nei 15 laiko tarpsnių vasaros tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu, tačiau bet koku atveju ne mažiau kaip iki 5 laiko tarpsnių. Laiko tarpsnių serijos ilgumo sumažinimas taikomas tik oro uostuose, kur oro susisiekimo paslaugos priklauso nuo stipraus paklausos sezoniškumo.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)

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

§10 straipsnis

Anksčiau paskirti Laiko tarpsnių paskirstymas

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis

1. Laiko tarpinių serijos to prašantiems vežėjams yra paskiriamos iš laiko tarpinių fondo kaip leidimai naudoti oro uosto infrastruktūrą nutūpimo ar pakilimo tikslais tvarkaraštyje numatytu laikotarpiu, kuriam laiko tarpinių prašoma ir kuriam pasibaigus laikantis ~~109~~ straipsnio nuostatų laiko tarpiniai turi būti gražinti į laiko tarpinių fondą.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. Nepažeidžiant 7, ~~12, 13, ir 17~~ straipsnių, ~~9, 11~~ straipsnių, ~~12~~ straipsnio 1 dalies ir ~~17~~ straipsnio, ~~šio straipsnio 1 dalis netaikoma~~ ⇒ atitinkamam oro vežėjui suteikiamas prioritetas skiriant tą pačią seriją kitu lygiaverčių tvarkaraščių sudarymo laikotarpiu, jei minėtasis oro vežėjas to paprašo per 7 straipsnio 1 dalyje nustatytą terminą, ⇐ esant tokioms sąlygoms:

- a) ☒ tas ☒ oro vežėjas laiko tarpinių serijas naudoja reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui vykdyti pagal programą, ir
- b) tas oro vežėjas gali koordinatoriui įtikinamai įrodyti, kad tam tikra laiko tarpinių serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo naudojama ne mažiau kaip ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % tvarkaraščių sudarymo laikotarpio, kuriam laiko tarpinių serija yra skirta.

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

43. Prieš paskirstant likusius 9 straipsnyje nurodyto laiko tarpinių fondo laiko tarpinius kitiems to prašantiems oro vežėjams, laiko tarpinių serijos gali būti iš naujo paskirstytos tik dėl su veikla susijusių priežasčių ⇒ , kaip, pvz., naudojamo orlaivio tipo ar oro vežėjo eksploatuojamo maršruto pasikeitimų ⇐ ~~arba jeigu laiko tarpinių nustatymas to prašantiems oro vežėjams pagerėtų palyginti su iš pradžių prašytais laiko paskyrimais~~. Be aiškaus išankstinio koordinatoriaus sutikimo laiko tarpiniai negali būti paskirstyti iš naujo.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis
⇒ naujas

34. Apskaičiuojant, kaip panaudojami laiko tarpiniai, neįskaitomi tie laiko tarpiniai, kurie iki sausio 31 d. buvo paskirti oro vežėjui kitam vasaros sezonui arba kurie buvo paskirti iki rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui ir kurie iki tų datų buvo gražinti koordinatoriui perskirstyti ⇒ , su sąlyga, kad paskirtieji laiko tarpiniai sudaro seriją, kaip apibrėžta 2 straipsnio 13 punkte ⇐ .

↓ naujas

Laiko tarpniai, kurie sutampa su švenčių dienomis, įtraukiami į ateinančio sezono seriją; jų nepanaudojimo pateisinti nereikės.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

45. Jei neįrodoma, kad laiko tarpnių serija buvo naudojama ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % viso laiko, ⇒ 2 dalyje numatytas prioritetas nesuteikiamas ⇐ visi laiko tarpniai, sudarantys tą seriją, perkeliama į laiko tarpnių fondą, išskyrus atvejus, kai tie laiko tarpniai nebuvo naudojami dėl bet kurios iš šių priežasčių:

- a) aplinkybės, kurių negalima numatyti arba išvengti, kurių oro vežėjas negali kontroliuoti ir dėl kurių:
 - i) atitinkamam susisiekimui paprastai naudojamo tipo orlaiviui uždraudžiama skristi,
 - ii) ⇒ visiškai ar iš dalies ⇐ uždaromas oro uostas ar oro erdvė,
 - iii) didelę atitinkamo paskirto laiko dalį atitinkamuose oro uostuose kyla rimtų darbo trikdžių, taip pat ir dėl tų laiko tarpnių serijų kituose ~~Bendrijos~~ Sąjungos oro uostuose, susijusiuose su maršrutais, kuriems minėti trikdžiai turėjo įtakos;
- b) oro susisiekimas nutrauktas dėl veiksmų, kuriais siekiama tam tikram susisiekimui daryti poveikį ⇒ , pavyzdžiui, streikas ⇐ , ir dėl to oro vežėjas dėl praktinių ir (arba) techninių priežasčių negali vykdyti suplanuotos veiklos;
- c) atitinkamas ~~Bendrijos~~ Sąjungos oro vežėjas patiria didelę finansinę žalą ir kai dėl to licenciją išduodanti institucija išduoda jam laikiną licenciją, galiojančią, kol bus atliktas finansinis oro vežėjo reorganizavimas pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 9 straipsnio 1 dalį;
- d) teismo proceso dėl 12 straipsnio taikymo maršrutams, kur pagal Reglamento (~~EEB~~) Nr. 1008/2008 16 straipsnį taikomi išpareigojimai teikti viešąsias paslaugas ir dėl to tokių maršrutų naudojimas laikinai sustabdomas.

↓ naujas

Draudimas vykdyti veiklą Europos Sąjungoje, įsigaliojęs pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 474/2006²¹, negali būti pateikiamas kaip priešzastis, dėl kurios nenaudojama laiko tarpsnių serija, kaip apibrėžta šioje dalyje.

↓ 793/2004 1 str. 6 dalis

56. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija patikrina, kaip oro uosto, kuris patenka į šio reglamento taikymo sritį, koordinatorius taiko 45 dalį.

Komisija priima sprendimą per du mėnesius nuo prašymo gavimo taikydama 1316 straipsnio 2 dalyje nurodytą ~~tvarką~~ nagrinėjimo procedūrą.

↓ naujas

7. Kai netenkinamos 2 dalies a ir b punktuose nurodytos sąlygos, Komisija vis tiek gali nuspręsti, kad oro vežėjams būtų suteiktas prioritetas kitu tvarkaraščių planavimo laikotarpiu skirti tas pačias serijas, jei tai pateisinama dėl išskirtinių priežasčių, susijusių su ypatingais įvykiais, dėl kurių reikia derinti tuose oro uostuose taikomas priemones. Komisija patvirtina būtinas priemones, kurių galiojimas neviršija tvarkaraščių sudarymo laikotarpio. Tuos iš karto taikomus įgyvendinimo teisės aktus ji priima laikydamasi 16 straipsnio 3 dalyje nurodytos tvarkos.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~8b straipsnis~~

~~Reikalavimų dėl žalos atlyginimo atmetimas~~

8. Teisė ⇒ Prioritetas ⇐ į laiko tarpsnių serijas, nurodytas šio straipsnio 8 straipsnio ~~2 dalyje~~, neduoda pagrindo formuluoti reikalavimų dėl žalos atlyginimo už bet kokius ⇒ to prioriteto ⇐ apribojimus, suvaržymus ar jų panaikinimą pagal ~~Bendrijos~~ Sąjungos ~~teisės aktus~~ teisės aktus, ypač taikant su oro transportu susijusias Sutarties taisykles.

²¹ OL L 84, 2006 3 23, p. 14.

11 straipsnis

Laiko tarpinių rezervavimas

1. Koordinuojamo oro uosto valdymo institucija gali nuspręsti naudoti oro uosto mokesčių sistemą, siekdama atgrasyti oro vežėjus nuo vėlyvo laiko tarpinių grąžinimo į 9 straipsnyje numatytą fondą ir priversti juos atsakyti už tai, kad oro uosto infrastruktūra buvo rezervuota ir nepanaudota. Turi būti laikomasi tokių principų:

a) prieš priimant tokį sprendimą laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB²² 6 straipsnyje numatytos tvarkos. Taip pat turi būti konsultuojamasi su koordinatoriumi. Koordinuojamų oro uostų, kuriems netaikoma Direktyvos 2009/12/EB 1 straipsnio 2 dalis, atveju oro uosto valdymo institucija konsultuojasi su koordinavimo komitetu ir koordinatoriumi;

b) toks sprendimas nedaro įtakos nediskriminuojančiam ir skaidriam laiko tarpinių paskirstymui ir oro uostų mokesčių sistemai;

c) tokiu sprendimu oro vežėjai neatgrasomi nuo atėjimo į rinką ar esamų paslaugų tobulinimo ir apsiribojama tik išlaidų, kurias oro uostas patyrė dėl nepanaudotus laiko tarpinius atitinkančių oro uosto pajėgumų rezervavimo, padengimu;

d) atsakomybė už rezervuotą ir nepanaudotą oro uosto infrastruktūrą netaikoma, kai paskirti laiko tarpiniai į fondą grąžinami iki sausio 31 d. kito vasaros tvarkaraščių sudarymo laikotarpio atveju arba iki rugpjūčio 31 d. kito žiemos tvarkaraščių sudarymo laikotarpio atveju, taip pat laiko tarpinių, sutampančių su švenčių dienomis ir grąžintų iki minėtų datų, atveju ir tuo atveju, kai nepanaudojimą galima pateisinti remiantis 10 straipsnio 5 dalimi;

e) apie šį sprendimą pranešama koordinatoriui, suinteresuotosioms šalims ir Komisijai likus ne mažiau kaip šešiesiems mėnesiams prieš prasidedant atitinkamam laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis.

2. Koordinatorius oro uosto valdymo institucijai pateikia visą informaciją, reikalingą pirmoje dalyje nurodytam sprendimui įgyvendinti.

12 straipsnis

Įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas

1. Jeigu maršrutui taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 4 straipsnį, valstybė narė gali rezervuoti tame maršrute numatytiems skrydžiams vykdyti reikalingus laiko tarpinius koordinuojamame oro uoste. Jeigu

²² OL L 70, 2009 3 14, p. 11.

atitinkamame maršrute rezervuoti laiko tarpniai yra nenaudojami, jais, atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalį, gali pasinaudoti bet kuris oro vežėjas, suinteresuotas naudoti maršrutą laikantis išpareigojimų teikti viešąsias paslaugas. Jeigu joks kitas oro vežėjas nėra suinteresuotas naudoti tą maršrutą ir atitinkama valstybė narė nepaskelbia konkurso pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 16 straipsnio 10 dalį, 17 straipsnio 3–7 dalis ir 18 straipsnio 1 dalį, laiko tarpniai yra rezervuojami kitam maršrutui, kuriame bus vykdomi išpareigojimai teikti viešąsias paslaugas, arba grąžinami fondui.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems laiko tarpniams naudoti taikomos Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 16 straipsnio ~~109~~ dalyje, 17 straipsnio 3–7 dalyse ir 18 straipsnio 1 dalyje numatytos konkurso procedūros, jeigu daugiau kaip vienas ~~Bendrijos~~ Sąjungos oro vežėjas, kuris negalėjo gauti laiko tarpnių kuriuo nors metu valandą prieš koordinatoriaus prašomą skirti laiką arba po jo, yra suinteresuotas vykdyti skrydžius tuo maršrutu.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)

Laiko tarpnių mobilumas

~~§ 13 straipsnis-bis~~

Laiko tarpnių ~~mobilumas~~ perkėlimai ir mainai

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
⇒ naujas

1. Laiko tarpniai gali būti:

- a) bet kurio oro vežėjo perkelti iš vieno maršruto ar susisiekimo tipo į kitą to paties oro vežėjo maršrutą ar susisiekimo tipą;
- b) ~~perduoti~~ ~~perkelti~~ ⇒ vieno oro vežėjo kitam oro vežėjui už piniginių ar kitokio pobūdžio atlygį ar be jo;
 - ~~i) iš patronuojančios ir dukterinės bendrovių bei tarp tos pačios patronuojančios bendrovės ir dukterinių bendrovių;~~
 - ~~ii) kaip oro vežėjo kapitalo valdymo išsigijimo dalis;~~
 - ~~iii) visiško ar dalinio perkėlimo atveju, kai laiko tarpniai yra tiesiogiai susiję su perimtu oro vežėju;~~

- c) vienas laiko tarpsnis iškeistas į kitą laiko tarpą tarp oro vežėjų ⇒ už piniginių ar kitokio pobūdžio atlygį ar be jo ⇐.

↓ naujas

2. Valstybė narė sukuria skaidrią sistemą, kuria naudodamiesi laiko tarpų perdavimais ar mainais suinteresuoti oro vežėjai susisiekiama vieni su kitais.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

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

- a) nebus pakenkta oro uosto veiklai, atsižvelgiant į visus techninius, darbo, ⇒ veiklos ⇐ ir aplinkos apsaugos apribojimus;
- b) bus laikomasi pagal 912 straipsnį nustatytą apribojimų;
- c) laiko tarpų perdavimas~~perkėlimas~~ nepatenka į ☒ šio straipsnio ☒ 3 dalies taikymo sritį.

↓ naujas

1 dalies b ir c punktuose nurodytų perdavimų ar mainų atveju oro vežėjai koordinatoriui pateikia duomenis apie piniginių ar kitokio pobūdžio atlygį. Duomenys apie piniginių ar kitokio pobūdžio atlygį yra konfidencialūs – juos koordinatorius, gavęs prašymą, pateikia tik valstybei narei, kurios teritorijoje yra aptariamas oro uostas, arba Komisijai. Perdavimai arba mainai negali būti su tam tikromis sąlygomis, kurios ribotų laiko tarpus norinčio gauti oro vežėjo galimybę konkuruoti su laiko tarpus perduodančiu ar mainančiu oro vežėju.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis

3. Naujiems dalyviams, nurodytiems 2 straipsnio ~~b2~~ punkte, paskirtų laiko tarpų negalima perkelti į du lygiaverčius tvarkaraščių sudarymo laikotarpius, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies b punkte, išskyrus teisėto bankrutavusios įmonės veiklos perėmimo atvejį.

Naujiems dalyviams, nurodytiems 2 straipsnio ~~2b~~ punkto ~~ii ir iii~~ b papunktyje ~~ječiuose~~, paskirtų laiko tarpų du lygiaverčius tvarkaraščių sudarymo laikotarpius negalima perkelti į kitą maršrutą, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies a punkte, išskyrus atvejus, kai naujajame maršrute naujam dalyviui yra suteikiama tokia pat pirmenybė, kaip ir pirminiame maršrute.

Naujiems dalyviams, nurodytiems 2 straipsnio ~~b~~2 punkte, paskirtais laiko tarpniais du lygiaverčius tvarkaraščių sudarymo laikotarpius negalima keisti, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies c punkte, nebent tuo siekiama pagerinti laiko tarpinių paskirstymą šiems skrydžiams, palyginti su pirminiais prašytais laiko tarpinių paskyrimais.

↓ 793/2004 1 str. 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

14 straipsnis

☒ Su konkurencijos teise susijusios nuostatos ☒

Šis reglamentas nesumažina valdžios institucijų teisės ~~reikalauti~~ ⇒ patvirtinti ⇐ laiko tarpinių ~~us perkelti~~ perdavimą ~~tarp oro vežėjų~~ ir nurodyti, kaip juos paskirstyti pagal nacionalinę konkurencijos teisę arba Sutarties ~~81 ar 82~~ ☒ 101, 102 ☒ ⇒ arba 106 ⇐ straipsnius, arba Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004²³. ~~Šie perkėlimai gali būti vykdomi tik neišmokant piniginių kompensacijų.~~

↓ 545/2009 1 str. 1 dalis

~~10 straipsnis bis~~

~~12 straipsnio 2 dalies tikslais, koordinatoriai turi sutikti, kad pagal šį reglamentą 2010 m. vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, oro vežėjams būtų suteikiami tokie laiko tarpiniai, kokie jiems buvo suteikti 2009 m. vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžioje~~

↓ naujas

Deleguotieji teisės aktai ir komitetas

15 straipsnis

Delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus Komisijai suteikiami laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.

²³ OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

2. Įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus, nurodytus 3 straipsnio 3 dalyje *in fine*, Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui skaičiuojant nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

3. Europos Parlamentas ir Taryba gali bet kada atšaukti 3 straipsnio 3 dalyje *in fine* nurodytų įgaliojimų delegavimą. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Sprendimas neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų teisės aktų galiojimui.

4. Kai tik Komisija priima deleguotąjį teisės aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. 3 straipsnio 3 dalyje *in fine* nurodyti deleguotieji teisės aktai įsigalioja tik tuomet, jeigu per 2 mėnesius nuo pranešimo apie juos Europos Parlamentui ir Tarybai dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškė prieštaravimų, arba jeigu iki to laikotarpio pabaigos tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba pranešė Komisijai, kad jie nepareikš prieštaravimų. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis gali būti pratęstas dviem mėnesiais.

↓ 793/2004 (pritaikytas)

16 straipsnis

Komiteto ☒ procedūra ☒

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis
⇒ naujas

1. Komisijai padeda komitetas. ⇒ Tas komitetas – komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011. ⇐

2. Darant nuorodą į šią straipsnio dalį, taikomas ⇒ Reglamento (ES) Nr. 182/2011²⁴ 5 straipsnis ⇐ ~~Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.~~

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

↓ naujas

Jei komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra baigiama neparengus nuomonės, jei taip nusprendžia pirmininkas arba to prašoma dviejų trečdalių komiteto narių balsų dauguma per nuomonės pateikimo terminą.

²⁴ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnis kartu su 5 straipsniu.

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis

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

~~4. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.~~

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

⊗ Įgyvendinimo priemonės ⊗

17 straipsnis

⊗ Skrydžio planų ir laiko tarpų koordinavimas ⊗

1. ⇒ Oro vežėjas pateikiamame skrydžio plane yra nuoroda į paskirtą laiko tarpą. ⇐ ~~Kompetentingos skrydžių valdymo institucijos gali~~ ⇒ Tinklo valdytojas ⇐ ~~atmetati~~ oro vežėjo skrydžio planą, jeigu oro vežėjas ketina nutūpti koordinuojamame oro uoste ar pakilti iš to uosto jo koordinavimo metu, neturėdamas koordinatoriaus jam skirto laiko tarpsnio. ⇒ Nelaikoma, kad verslo aviacijos operatoriai turi laiko tarpą, jei jiems reikia skristi ne per numatytą laiko tarpą ir jei toks vėlavimas neįvyko dėl oro navigacijos paslaugų teikėjų kaltės. ⇐

↓ naujas

2. Valstybė narė patvirtina priemones, būtinas koordinatoriui, tinklo valdytojui, oro navigacijos paslaugų teikėjams ir oro uosto valdymo institucijai keistis informacija.

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis
⇒ naujas

~~18~~ 18 straipsnis

Vykdymas

21. Koordinatorius panaikina preliminariai oro vežėjui paskirtas laiko tarpų serijas ir sausio 31 d. ~~perduodaperkelia~~ jas į fondą kitam vasaros sezonui arba rugpjūčio 31 d. — kitam

žiemos sezonui, jeigu įmonė tą dieną neturi veiklos licencijos ar jai lygiaverčio dokumento arba jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija nėra pareiškusi, kad veiklos licencija ar jai lygiavertis dokumentas galbūt bus išduotas iki atitinkamo tvarkaraščio sudarymo laikotarpio pradžios. ⇒ Kompetentingos licencijas išduodančios institucijos reguliariai pateikia koordinatoriui atnaujintą informaciją ir į jo užklausas atsako per protingą laikotarpį ⇐

~~3. Koordinatorius panaikina oro vežėjo laiko tarpinių serijas, gautas po mainų pagal 9 straipsnio 1 dalies e punktą, jeigu šios serijos nebuvo naudotos pagal paskirti, ir perkelia laiko tarpinius į fondą.~~

~~42. Oro vežėjai, pakartotinai ⇒ ar ⇐ # apgalvotai oro susisiekimus vykdantys laiku, kuris gerokai skiriasi nuo paskirto laiko tarpinio, esančio laiko tarpinių serijos dalimi, arba naudoja laiko tarpinius visai kitaip, negu nurodyta laiko tarpinių paskirstymo metu, ir taip kenkia oro uosto ar oro eismo veiklai, netenka §10 straipsnio 2 dalyje nurodyto ⇒ prioriteto ⇐ save statuso. Koordinatorius, išklašęs atitinkamą oro vežėją ir vieną kartą jį perspėjęs, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpinių serijas ir perduoti/ perkelti jas į fondą. ⇒ Jei oro vežėjas prašo lygiaverčių laiko tarpinių, koordinatorius neprivalo jų jam paskirti. ⇐~~

↓ naujas

Valstybė narė užtikrina, kad koordinatorius sukurtų veiksmingą priežiūros sistemą, skirtą šios dalies taikymui.

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis

⇒ naujas

~~53. Valstybės narės užtikrina, kad galiotų ir būtų taikomos veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas ar joms lygiavertes priemones, taikomas~~

~~- esant pasikartojančiam ⇒ arba ⇐ # apgalvotam oro susisiekimo vykdymui ⇒ be paskirtų laiko tarpinių, ⇐ ar kai oro susisiekimas vykdomas laiku, kuris gerokai skiriasi nuo paskirtų laiko tarpinių arba laiko tarpinių naudojamiū skirtingu būdu, nei buvo nurodyta paskirstymo metu, jeigu tai kenkia oro uosto veiklai ar oro eismui ⇒ ir užtikrina, kad jos būtų taikomos ⇐ .~~

↓ naujas

- kai laiko tarpiniai gražinami po sausio 31 d. kito vasaros skrydžių sezono atveju arba po rugpjūčio 31 d. kito žiemos skrydžių sezono atveju, arba kai nepanaudoti laiko tarpiniai išlaikomi; taikant sankciją turi būti atsižvelgta į galimą 11 straipsnyje numatyto mechanizmo panaudojimą;

- kai koordinatoriui ar tvarkaraščių sudarytojui atsisakoma pateikti 7 ir 13 straipsnyje nurodytą informaciją, ar kai pateikiama informacija yra klaidinga ar klaidinanti.

Koordinatoriui tinkamai pranešama apie tokių sankcijų taikymą.

↓ 793/2004 1 str. 9 dalis
⇒ naujas

64. Nepažeidžiant 10 straipsnio 45 dalies, jeigu oro vežėjas negali pasiekti ⇒ 85 ⇐ 80 % naudojimo normos, nurodytos 810 straipsnio 2 dalyje, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpsnių serijas ir ~~perduoti~~ perkelti jas į fondą.

Nepažeidžiant 10 straipsnio 45 dalies, jeigu po paskirto laiko, atitinkančio ⇒ 15 ⇐ 20 % serijų galiojimo laikotarpį, jokie tos serijos laiko tarpsniai nebuvo panaudoti, koordinatorius, išklauses atitinkamą oro vežėją, likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui tam tikras laiko tarpsnių serijas ~~perduoda~~ perkelia į fondą ⇒ . Koordinatorius gali nuspręsti atšaukti laiko tarpsnių seriją praėjus ne daugiau kaip 15 % ⇐ serijų galiojimo laikotarpiui, ⇒, jei vežėjas neįrodo, kad turi ketinimų jas panaudoti. ⇐

↓ 793/2004 1 str. 7 dalis

119 straipsnis

Skundai ir teisė paduoti skundą

1. Nepažeidžiant teisių paduoti skundą pagal nacionalinę teisę, skundai dėl 7 straipsnio 2 dalies, ~~8, 8, 109~~ 10, 13 ir 17 straipsnių, ~~1418~~ straipsnio ~~1-4 dalių ir 6 dalies~~ 1, 2 ir 4 dalių taikymo ~~paduodami~~ pateikiami koordinavimo komitetui. Per vieną mėnesį nuo skundo padavimo komitetas apsversto klausimą ir, jeigu galima, pateikia koordinatoriui pasiūlymus dėl problemos išsprendimo. Jeigu skundo negalima išspręsti, atsakinga valstybė narė gali per kitą dviejų mėnesių laikotarpį numatyti oro vežėjus ar oro uostui atstovaujančių organizacijų arba kitos trečiosios šalies tarpininkavimą.

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

↓ 95/93

1220 straipsnis

↓ 793/2004 1 str. 8 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

Santykiai su trečiosiomis šalimis

1. Komisija 16 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka gali nuspręsti, kad valstybė narė arba valstybės narės imsis priemonių, ⇒ įskaitant laiko tarpnių atšaukimą ⇐ tos trečiosios šalies oro vežėjui ar vežėjams, siekiant ištaisyti atitinkamos trečiosios šalies diskriminuojantį elgesį, jei paaiškėja, kad trečioji šalis, skirstydama laiko tarpnius oro uostuose:

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

~~Komisija 16 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka gali nuspręsti, kad valstybė narė arba valstybės narės imsis priemonių, įskaitant visišką ar dalinį šio reglamento taikymo sustabdymą, tos trečiosios šalies oro vežėjui ar vežėjams, siekiant ištaisyti atitinkamos trečiosios šalies diskriminuojantį elgesį.~~

↓ 95/93 (pritaikytas)

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie visus rimtus sunkumus, su kuriais teisiškai ar faktiškai susiduria Sąjungos oro vežėjai, norėdami gauti laiko tarpnių trečiojoje šalyje.

Baigiamosios nuostatos

↓ 793/2004 1 str. 10 dalis
⇒ naujas

14bis 21 straipsnis

Ataskaita ir bendradarbiavimas

1. Ne vėliau kaip praėjus ~~trejiems~~ ⇒ ketveriems ⇐ metams nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia jo taikymo ataskaitą. Ataskaitoje visų pirma turi atsispindėti ~~8, 8a ir~~ 10 ⇒ , 11 ⇐ ir 13 straipsnių taikymas.

2. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja taikydamos šį reglamentą, ypač dėl informacijos rinkimo 1 dalyje minėtai ataskaitai.



22 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EEB) Nr. 95/93 panaikinamas.

Nuorodos į panaikintą reglamentą laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal II priede pateiktą atitikmenų lentelę.

↓ 95/93 (pritaikytas)

~~1523~~ straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja pirmąją dieną antrojo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ir kuris prasideda po reglamento ~~trisdešimtą dieną po jo~~ paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

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

Priimta [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]



I PRIEDAS

Panaikinamas reglamentas ir jo vėlesni pakeitimai

Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93	(OL L 14, 1993 1 22, p. 1)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 894/2002	(OL L 142, 2002 5 31, p. 3)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1554/2003	(OL L 221, 2003 9 4, p. 1)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 793/2004	(OL L 138, 2004 4 30, p. 50)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 545/2009	(OL L 167, 2009 6 29, p. 24)

II PRIEDAS

ATITIKMENŲ LENTELĖ

Reglamentas (EEB) Nr. 95/93	Šis reglamentas
1 straipsnio 1 ir 2 dalys	1 straipsnio 1 ir 2 dalys
1 straipsnio 3 dalis	—
2 straipsnio a punktas	2 straipsnio 1 punktas
2 straipsnio b punktas	2 straipsnio 2 punktas
2 straipsnio c punktas	—
2 straipsnio d punktas	2 straipsnio 3 punktas
2 straipsnio e punktas	2 straipsnio 4 punktas
2 straipsnio f punkto i papunktis	2 straipsnio 5 punktas
2 straipsnio f punkto ii papunktis	2 straipsnio 6 punktas
—	2 straipsnio 7 punktas
—	2 straipsnio 8 punktas
—	2 straipsnio 9 punktas
2 straipsnio g punktas	2 straipsnio 11 punktas
2 straipsnio h punktas	—
2 straipsnio i punktas	2 straipsnio 10 punktas
2 straipsnio j punktas	2 straipsnio 12 punktas
2 straipsnio k punktas	2 straipsnio 13 punktas
2 straipsnio l punktas	2 straipsnio 14 punktas
2 straipsnio m punktas	2 straipsnio 15 punktas
—	2 straipsnio 16 punktas
—	2 straipsnio 17 punktas
—	2 straipsnio 18 punktas
—	2 straipsnio 19 punktas

—	2 straipsnio 20 punktas
—	2 straipsnio 21 punktas
3 straipsnio 1 dalis	3 straipsnio 1 dalis
3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 2 dalis
3 straipsnio 3 dalis	3 straipsnio 3 dalis
3 straipsnio 4 dalis	3 straipsnio 4 dalis
—	3 straipsnio 5 dalis
3 straipsnio 5 dalis	3 straipsnio 6 dalis
3 straipsnio 6 dalis	3 straipsnio 7 dalis
3 straipsnio 7 dalis	3 straipsnio 8 dalis
—	3 straipsnio 9 dalis
—	3 straipsnio 10 dalis
4 straipsnio 1 dalis	5 straipsnio 1 dalis
—	5 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 2 dalies a punktas	5 straipsnio 3 dalies a punktas
4 straipsnio 2 dalies b punkto pirmas sakiny	5 straipsnio 3 dalies b punktas
—	5 straipsnio 3 dalies b punkto i papunktis
—	5 straipsnio 3 dalies b punkto ii papunktis
4 straipsnio 2 dalies b punkto antras sakiny	5 straipsnio 3 dalies c punktas
4 straipsnio 2 dalies c punktas	5 straipsnio 3 dalies d punktas
—	5 straipsnio 3 dalis, <i>in fine</i>
4 straipsnio 3 dalis	5 straipsnio 4 dalis
4 straipsnio 4 dalis	5 straipsnio 5 dalis
4 straipsnio 5 dalis	5 straipsnio 6 dalis
4 straipsnio 6 dalis	5 straipsnio 7 dalis
4 straipsnio 7 dalis	5 straipsnio 7 dalis ir 6 straipsnio 1 dalis
—	6 straipsnio 2 dalis

4 straipsnio 8 dalis	6 straipsnio 3 dalis
—	6 straipsnio 4 dalis
4 straipsnio 9 dalis	—
4 straipsnio 10 dalis	6 straipsnio 5 dalis
5 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa	8 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa
5 straipsnio 1 dalies a punktas	8 straipsnio 1 dalies a punktas
—	8 straipsnio 1 dalies b punktas
5 straipsnio 1 dalies b punktas	8 straipsnio 1 dalies c punktas
5 straipsnio 2 dalis	8 straipsnio 2 dalis
5 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 3 dalis
6 straipsnio 1 dalis	4 straipsnio 1 dalis
6 straipsnio 2 dalis	4 straipsnio 5 dalis
6 straipsnio 3 dalis	4 straipsnio 2 dalis
—	4 straipsnio 3 dalis
6 straipsnio 1 dalis, <i>in fine</i>	4 straipsnio 4 dalis
7 straipsnis	7 straipsnis
8 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė formuluotė	10 straipsnio 2 dalies įžanginė formuluotė
8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirma ir antra įtraukos	10 straipsnio 2 dalies a ir b punktai
8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	—
8 straipsnio 3 dalis	9 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 4 dalis	10 straipsnio 5 dalis
8 straipsnio 5 dalis	9 straipsnio 8 dalies pirma pastraipa
—	9 straipsnio 8 dalies antra pastraipa
8 straipsnio 6 dalis	9 straipsnio 7 dalis
8 straipsnio 7 dalis	9 straipsnio 9 dalis

—	11 straipsnis
8a straipsnis	13 straipsnis
8a straipsnio 1 dalis	13 straipsnio 1 dalis
—	13 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa
8a straipsnio 2 dalis	13 straipsnio 2 dalies antra pastraipa
—	13 straipsnio 2 dalis, <i>in fine</i>
8a straipsnio 3 dalis	13 straipsnio 3 dalis
8b straipsnio pirmas sakiny	10 straipsnio 7 dalis
8b straipsnio antras sakiny	14 straipsnis
8b straipsnio trečias sakiny	—
9 straipsnis	12 straipsnis
10 straipsnio 1 dalis	9 straipsnio 1 dalis
10 straipsnio 2 dalis	—
10 straipsnio 3 dalis	10 straipsnio 4 dalis
10 straipsnio 4 dalies a punkto pirma, antra ir trečia įtraukos	10 straipsnio 5 dalies a punkto i, ii ir iii papunkčiai
10 straipsnio 4 dalies b, c ir d punktai	10 straipsnio 5 dalies b, c ir d punktai
—	10 straipsnio 5 dalis, <i>in fine</i>
10 straipsnio 5 dalis	10 straipsnio 7 dalis
—	10 straipsnio 6 dalis
10 straipsnio 6 dalis	9 straipsnio 3 dalis
10 straipsnio 7 dalis	9 straipsnio 4 dalis
10 straipsnio 8 dalis	9 straipsnio 5 dalis
10 straipsnio 9 dalis	9 straipsnio 6 dalis
10a straipsnis	—
11 straipsnis	19 straipsnis
12 straipsnis	20 straipsnis

13 straipsnio 1 ir 2 dalys

—

13 straipsnio 3 dalis

13 straipsnio 4 dalis

—

14 straipsnio 1 dalis

—

14 straipsnio 2 dalis

14 straipsnio 3 dalis

14 straipsnio 4 dalis

14 straipsnio 5 dalis

14 straipsnio 6 dalies a ir b punktai

14a straipsnis

—

15 straipsnis

—

—

16 straipsnio 1 ir 2 dalys

16 straipsnio 3 dalis

16 straipsnio 4 dalis

—

15 straipsnis

17 straipsnio 1 dalis

17 straipsnio 2 dalis

18 straipsnio 1 dalis

—

18 straipsnio 2 dalis

18 straipsnio 3 dalis

18 straipsnio 4 dalies pirma ir antra pastraipos

21 straipsnis

22 straipsnis

23 straipsnis

I priedas

II priedas