

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 30.4.2008
KOM(2008) 227 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**dėl iš dalies pakeisto Reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo
Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių taikymo**

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**dėl iš dalies pakeisto Reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo
Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių taikymo**

(Tekstas svarbus EEE)

Ižanga

2004 m. balandžio 21 d. Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (EB) Nr. 793/2004¹, iš dalies keičiantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių taikymo („reglamentas“). Pakeitimais siekta pagerinti efektyvų naudojamasi ribotais perpildytų Bendrijos oro uostų pajėgumais iš pagrindų nekeičiant dabartinės laiko tarpsnių paskirstymo sistemos. Tuo tikslu Reglamentu (EB) Nr. 793/2004 įvesta naujų nuostatų dėl patekimo į rinką ir naujų dalyvių, dėl vykdymo užtikrinimo ir koordinatorių nepriklausomumo.

Valstybes nares įpareigojus užtikrinti, kad koordinuojamuose oro uostuose būtų nustatytos piktnaudžiavimui laiko tarpsniais kelių užkertančios sankcijos, turimais pajėgumais pradėta naudotis geriau. Laiko tarpsnių paskirstymo tvarka patobulinta keliomis naujomis arba pakeistomis nuostatomis, pavyzdžiui, nauja laiko tarpsnių serijos apibrėžtimi, labiau sustiprintomis „naudok arba prarask“ nuostatomis, siekiant optimizuoti tvarkaraščius vežėjams suteikta galimybė keisti laiko tarpsnius prieš juos paskiriant ir valstybėms narėms suteikta platesne laisve perpildytuose oro uostuose nustatyti vietines taisykles ir nurodymus siekiant, kad ribotais pajėgumais būtų naudojama efektyviau.

Nepaisant šių naujų nuostatų suinteresuotosios šalys ir valstybės narės mano, kad kai kurios nuostatos vis dar nėra pilnai arba visiškai įgyvendinamos.

Ši išvada pagrįsta Komisijos ataskaita dėl laiko tarpsnių reglamento taikymo², kurioje daroma išvada, kad tam tikrose srityse, kuriose suinteresuotosioms šalims kilo ypatingų sunkumų, būtina užtikrinti geresnį įgyvendinimą.

Pirmiausia, nepaisant valstybių narių įpareigojimo užtikrinti koordinuojamų oro uostų koordinatorių veiklos ir finansinį nepriklausomumą, vis dar pasitaiko, kad kai kuriose valstybėse narėse šie reikalavimai taikomi nepakankamai, ir dėl to gali būti apsunkinama koordinatorių veikla, kuri pagal reglamentą turi būti nešališka, nediskriminacinė ir skaidri.

¹ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 793/2004 (OL L 138, 2004 4 30, p. 50), iš dalies keičiantis 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22).

² KOM(2007) 704, 2007 11 15.

Antra, kai kuriose valstybėse narėse vis dar kyla didelių sunkumų užtikrinant visišką koordinatorių ir tvarkaraščių sudarytojų turimos informacijos apie anksčiau paskirtus, prašytus, paskirtus ir turimus laiko tarpusius skaidrumą. Dėl to gali būti sunkiau efektyviai naudotis laiko tarpniais ir iškreipta konkurencija, kadangi šie tvarkaraščių duomenys visoms suinteresuotoms šalims prienami nevienodai.

Trečia, nors vietiniais nurodymais galima pasiekti, kad koordinuojamuose oro uostuose turimais laiko tarpniais būtų naudojamos geriau, turėtų būti užtikrinta, kad tie nurodymai atitiktų Bendrijos teisę.

Ketvirta, kai kuriuose perpildytuose Bendrijos oro uostose oro vežėjai keičiasi laiko tarpniais piniginiiais ir kitais sumetimais. Pareikšta abejonių, ar tokie mainai atitinka reglamentą.

Penkta, vis svarbiau, kad faktiškai derėtų laiko tarpniai ir skrydžių planai siekiant išvengti piktnaudžiavimo laiko tarpniais ir užtikrinti reglamento laikymąsi; turimais duomenimis, skrydžių planai nedažnai sistemingai tikrinami pagal laiko tarpnius, nors tokia galimybė numatyta reglamente.

Šiame komunikate siekiama pateikti Komisijos nuomonę pirmiau minėtais klausimais. Šis komunikatas grindžiamas Komisijos, valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių patirtimi, įgyta taikant 2004 m. balandžio 21 d. įsigaliojusį persvarstytą reglamentą.

1. KOORDINATORIAUS NEPRIKLAUSOMUMAS

Reglamento 4 straipsnio 2 dalies b punkte nurodoma, kad už koordinuojamą oro uostą atsakinga valstybė narė užtikrina „koordinatoriaus nepriklausomybę koordinuojamame oro uoste, veiklos požiūriu atskirdama koordinatorių nuo bet kokios atskiros suinteresuotos šalies. Koordinatorių veiklos finansavimo sistema turi užtikrinti koordinatoriaus nepriklausomumą“.

4 straipsnio 2 dalies c punkte numatyta, kad valstybės narės privalo užtikrinti, kad „koordinatorius pagal šį reglamentą dirbtų laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų“.

Koordinatoriaus nepriklausomumas, Komisijos nuomone, yra būtinas, kad jis tinkamai vykdytų savo užduotį pagal 4 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytus reikalavimus.

Komisija mano, kad veiklos atskyrimas *inter alia* reiškia, kad koordinatorius turėtų veikti savarankiškai nuo oro uosto valdymo institucijos, paslaugų teikėjo arba visų iš atitinkamo oro uosto skrydžius vykdančių oro vežėjų, minėta institucija, paslaugų teikėjas arba oro vežėjai neturėtų duoti nurodymų koordinatoriui, o koordinatorius neturėtų būti įpareigotas jiems atsiskaityti.

Be to, Komisija mano, kad koordinatoriaus veiklos finansavimo sistema turėtų būti sukurta taip, kad koordinatorius būtų finansiškai nepriklausomas nuo bet kurios šalies, kuriai tiesiogiai turi įtakos koordinatoriaus veikla arba kuri su koordinatoriaus veikla sieja savo interesus. Todėl koordinatorius turėtų turėti atskirą buhalteriją ir biudžetą bei dar ir kitų veiklos finansavimo šaltinių nei vien oro uosto valdymo institucija, paslaugos teikėjas arba atskiras oro vežėjas.

2. NAUJAS DALYVIS

Reglamento 10 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad pagal 10 straipsnio 1 dalį koordinatoriaus sudaryto fondo laiko tarpsniai turi būti paskirstyti jų prašantiems oro vežėjams. 50 % tų laiko tarpinių turi pirmiausia būti skirta naujiems dalyviams, kaip apibrėžta 2 straipsnio b punkte, išskyrus atvejus, kai naujų dalyvių prašymai skirti laiko tarpsnius sudaro mažiau kaip 50 %. Koordinatorius naujų dalyvių ir kitų vežėjų prašymus turi nagrinėti sąžiningai, laikydamasis kiekvienos tvarkaraščių sudarymo dienos koordinavimo laikotarpį.

Kilo klausimas, ar koordinatoriaus įpareigojimas fondo laiko tarpsnius paskirstyti tiksliai per pusę, kaip numatyta 10 straipsnio 6 dalyje, yra susijęs tik su pradiniu fondo laiko tarpsnių paskirstymu, apytiksliai prieš keturis mėnesius iki atitinkamo vasaros ar žiemos sezono tvarkaraščio įsigaliojimo, ar šis įpareigojimas taikytinas visą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Bandyta įrodyti, kad 10 straipsnio 6 dalis yra susijusi tik su pirminiu fondo laiko tarpsnių paskirstymu, o vėliau koordinatorius gali savo nuožiūra spręsti, kaip subalansuotai paskirstyti laiko tarpsnius.

Komisija pastebi, kad nei 10 straipsnio 6 dalimi, nei kuria kita reglamento nuostata šio straipsnio taikymo sritis neribojama tik pirminiu laiko tarpsnių paskirstymu prieš kiekvieno laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžią. Todėl Komisija mano, kad 10 straipsnio 6 dalies nuostatos turėtų būti taikomos nuolat ir nenutrūkstamai visus laikotarpius, kuriems sudaromi tvarkaraščiai.

3. TVARKARAŠČIO DUOMENŲ SKAIDRUMAS

Reglamento 4 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad „visi tvarkaraščių sudarytojai ir koordinatoriai bendradarbiauja nustatant tvarkaraščių neatitikimus“.

Be to, 4 straipsnio 8 dalyje numatoma, kad „koordinatorius paprašytas ir per protingą laiko tarpą nemokamai raštu ar kokia nors kita lengvai prieinama forma pateikia suinteresuotų šalių, ypač koordinavimo komiteto narių ar stebėtojų, peržiūrai šią informaciją:

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

Komisija mano, kad informacijos skaidrumas yra būtinas siekiant nešališkos laiko tarpsnių paskirstymo tvarkos ir užtikrinant, kad koordinatorius veiktų pagal 4 straipsnio 2 dalies c punkto reikalavimus. Todėl valstybes nares Komisija ragina užtikrinti, kad koordinatoriai visiškai laikytųsi 4 straipsnio 8 dalyje nustatytų reikalavimų.

Atsižvelgiant į tai, kad laiko tarpsnių oro vežėjui reikia skrydžio išvykimo ir atvykimo koordinuojamuose oro uostuose, ir į tai, kad siekiant užtikrinti efektyvų naudojimąsi oro uostais ir oro erdve tvarkaraščiai turėtų būti nuoseklūs, 4 straipsnio 8 dalyje minimų tvarkaraščių duomenų vertė ypač priklauso nuo tvarkaraščių sudarytojų ir koordinatorių bendradarbiavimo, kaip nustatyta minėto straipsnio 7 dalyje.

Komisija primena, kad Europos koordinatoriai drauge sukūrė jungtinę duomenų bazę, kurioje saugomi visų jų paskirstytų laiko tarpsnių duomenys. Šiais beveik visų koordinatorių ir tvarkaraščių sudarytojų teikiamais duomenis nemokamai internetu gali naudotis visi oro vežėjai. Duomenų bazės vertė priklauso nuo tikslų, išsamių ir naujų duomenų. Todėl, siekiant lengvesnio šalių bendradarbiavimo, ypač svarbu ir būtina, kad koordinatoriai ir tvarkaraščių sudarytojai tinkamai teiktų tvarkaraščių duomenis į duomenų bazę ir tokiu būdu prisidėtų prie jų įpareigojimų pagal 4 straipsnio 7 ir 8 dalis vykdymo.

Todėl Komisija ragina valstybes nares skatinti visus koordinatorius ir tvarkaraščių sudarytojus teikti savo tvarkaraščių duomenis į jungtinę duomenų bazę.

4. VIETINIAI NURODYMAI

Reglamento 8 straipsnio 5 dalyje numatoma, kad „koordinatorius taip pat atsižvelgia į papildomas taisykles ir nurodymus, oro transporto pramonės nustatytus pasauliniu mastu arba Bendrijoje, taip pat į vietines nuorodas, siūlomas koordinavimo komiteto ir patvirtintas valstybės narės ar bet kokios kitos kompetentingos institucijos, atsakingos už tam tikrą oro uostą, jei tokios taisyklės ir nurodymai nepaveikia koordinatoriaus nepriklausomumo, atitinka Bendrijos teisę ir jomis yra siekiama pagerinti oro uosto pajėgumų naudojimo veiksmingumą. Šias taisykles tam tikra valstybė narė pateikia Komisijai“.

Be to, 5 straipsnio 1 ir 3 dalyje numatoma, kad koordinavimo komitetas, bet kurio jo nario prašymu ir laikydamasis 5 straipsnio 3 dalyje numatyto darbo reglamento, siūlo vietinius nurodymus.

Kaip aiškiai numatyta reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punkte, vietiniuose nurodymuose gali būti atsižvelgiama į galimus aplinkos apsaugos klausimus, įskaitant susijusius su triukšmu. Tačiau bet kokie tokiais klausimais grindžiami skrydžių apribojimai turi būti suderinami su Bendrijos teise.

Komisija mano, kad tie apribojimai pirmiausia turėtų atitikti Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus³ 9 straipsnio 2 dalį, kurioje *inter alia* reikalaujama, kad reikalavimai būtų nediskriminaciniai oro vežėjų pilietybės ar tapatybės požiūriu ir neteisėtai neiškreiptų oro vežėjų konkurencijos.

Be to, skrydžių ribojimas siekiant mažinti triukšmą turėtų atitikti ir Direktyvą 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo⁴.

³ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24).

⁴ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo (OL L 85, 2002 8 23, p. 40).

5. KEITIMASIS LAIKO TARPSNIAIS

Reglamento 8a straipsnio 1 dalies c punkte nustatoma, kad laiko tarpsniai gali būti „keičiami tarp oro vežėjų vienas už vieną“.

Jei perpildytuose oro uostuose nėra skaidrios ribotų laiko tarpsnių išteklių rinkos, senieji oro vežėjai dažnai nesuvokia visų jų turimų laiko tarpsnių alternatyviųjų sąnaudų arba nesusiduria su tokiomis sąnaudomis. Dėl šios priežasties oro vežėjas laiko tarpsnį gali laikyti, nors to tarpsnio rinkos vertė yra kur kas didesnė už vertę, kurią oro vežėjas sukuria laikydamas tą laiko tarpsnį ir juo naudodamasis.

Atitinkamai tai reiškia, kad naujiems rinkos dalyviams ir seniesiems oro vežėjams, siekiantiems teikti daugiau paslaugų, lieka mažiau laiko tarpsnių nei galėtų būti suteikta. Atsižvelgiant į šią aplinkybę, atrodytų, kad taikant reglamentą efektyviausio naudojimosi laiko tarpsniais dar nuosekliai nepasiekta.

Tačiau Komisija pripažįsta, kad kai kuriuose perpildytuose Bendrijos oro uostuose vyksta laiko tarpsnių mainai (paprastai vadinami „antrine prekyba“) piniginiiais arba kitais sumetimais. Ši prekyba turėjo tam tikrų privalumų, visų pirma dėl jos atsirado galimybių tam tikrais maršrutais vykdyti papildomų skrydžių.

Galiojančio reglamento tekste nieko nepasakyta apie laiko tarpsnių mainus piniginiiais arba kitais sumetimais, kuriems vykstant laiko tarpsnių vertė priklauso nuo paros laiko ar kitų veiksnių. Atsižvelgdama į tai, kad tokie mainai nėra aiškiai draudžiami, Komisija neketina pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūrų prieš valstybes nares, kuriose tokie mainai vyksta skaidriai laikantis visų kitų taikytinuose teisės aktuose nustatytų administracinių laiko tarpsnių paskirstymo reikalavimų.

Jei paaiškėtų, kad dėl konkurencijos arba kitų priežasčių esamus teisės aktus reikia persvarstyti, Komisija pateiks atitinkamą pasiūlymą.

6. LAIKO TARPSNIŲ IR SKRYDŽIŲ PLANŲ DERĖJIMAS

Reglamento 14 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „kompetentingos skrydžių valdymo institucijos gali atmesti oro vežėjo skrydžio planą, jeigu oro vežėjas ketina nutūpti koordinuojamame oro uoste ar pakilti iš to uosto jo koordinavimo metu, neturėdamas koordinatoriaus jam skirto laiko tarpsnio“.

Sprendžiant iš įgytos patirties, skrydžių valdymo institucijos ir koordinatoriai retai kada sistemingai ir nuosekliai tikrina skrydžių planus pagal oro uosto laiko tarpsnius, visų pirma paskirtus bendrajai aviacijai.

Kaip išdėstyta komunikate „Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planas“⁵, Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklėse, kurias Komisija ketina priimti 2008 m. remdamasi Reglamento (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo⁶ 9 straipsniu, bus nustatytas mechanizmas, skirtas geriau suderinti laiko tarpsnius ir skrydžių planus.

Faktinė prašymų suteikti pavienius laiko tarpsnius ir skrydžių planų atitiktis tampa vis svarbesnė, visų pirma bendrosios ir verslo aviacijos skrydžiams, kurie iš esmės yra nereguliosios paslaugos, dažniausiai teikiamos ne paskirtųjų laiko tarpsnių intervalais arba iš anksto net negavus laiko tarpsnio iš laiko tarpsnių fondo. Dėl šios priežasties šie *ad hoc* skrydžiai gali trukdyti tinkamai veikti koordinuojamiems oro uostams, kuriuose paprastai laiko tarpsniai atitinka skrydžių planus ir kuriuose oro vežėjų reikalaujama skrydžius vykdyti jiems paskirtais laiko tarpsniais.

Išvados

Komisija tikisi šiuo komunikatu paskatinti geresnį naudojimąsi ribotais ištekliais koordinuojamuose Bendrijos oro uostuose.

Komisija ir toliau stebės, kaip taikomas reglamentas, ir sutelks pastangas užtikrinti, kad valstybės narės jį tinkamai įgyvendintų.

Remdamasi tuo stebėjimu Komisija svarstys, ar būtina teikti pasiūlymą iš dalies pakeisti reglamentą.

Komisija ir toliau lengvins suinteresuotųjų šalių ir valstybių narių dalyvavimą toliau tobulinant laiko tarpsnių paskirstymą. Tuo tikslu Bendrijos oro uostų observatorija, kuri bus įsteigta artimiausiais mėnesiais, bus forumu, kuriame visos kompetentingos šalys galės efektyviai spręsti su laiko tarpsniais susijusius klausimus.

⁵ KOM(2006) 819, 2004 1 24.

⁶ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl Bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).