



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 1.12.2011  
COM(2011) 827 galīgā redakcija

2011/0391 (COD)

## **Lidostu tiesību aktu pakete**

Priekšlikums

### **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Eiropas Savienības lidostās**

**(Pārstrādāta redakcija)**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2011) 1443 galīgā redakcija}

{SEC(2011) 1444 galīgā redakcija}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### 1.1. *Vispārīga informācija*

1. Lidostās, kurās aviosabiedrību pieprasījums pēc pacelšanās un nolaišanās laika nišām pārsniedz lidostas kapacitāti, tiek izmantoti laika nišu piešķiršanas mehānismi, lai izveidotu noteikumu kopumu, kas tādēļ jāievēro. Aviosabiedrībai laika nišas saņemšana lidostā nozīmē, ka tā var izmantot infrastruktūras kopumu, kas nepieciešams lidojuma apkalpošanai kādā konkrētā laikā (skrejceļi, manevrēšanas ceļi, stāvvietas un, pārvadājot pasažierus, termināļi). Atkarībā no lidostas īpatnībām laika nišu piešķiršana var būt nepieciešama noteiktos dienas laikos vai noteiktos noslogotos laikposmos. Mērķis ir nodrošināt, ka piekļuve pārslogotām lidostām tiek organizēta saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem pārredzamiem noteikumiem attiecībā uz pacelšanās un nolaišanās laika nišu piešķiršanu, lai panāktu optimālu lidostu kapacitātes izmantošanu un godīgus konkurences apstākļus.
2. 1993. gadā Eiropas Kopiena pieņēma Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās („regula par laika nišām”), un 2004. gadā tajā grozīja vairākus būtiskus punktus. Lai gan civilā aviācija pēc savas būtības ir globāla uzņēmējdarbība, uz to attiecas arī vietējās tiesību normas, tāpēc ir svarīgi ņemt vērā, ka laika nišu piešķiršana dažādos pasaules reģionos notiek atšķirīgi. Eiropā regulas par laika nišām pamatā ir Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) formulētās pasaules mēroga pamatnostādnes.
3. Pašreizējā laika nišu piešķiršanas režīma pamatiezīmes ir šādas: dalībvalstij ir pienākums klasificēt lidostu kā koordinētu lidostu, ja vispusīga kapacitātes analīze pierāda, ka attiecīgās lidostas kapacitāte ir nepārprotami nepietiekama<sup>1</sup>. Otrkārt, dalībvalsts ieceļ lidostas koordinatoru. Koordinators ir atbildīgs par laika nišu piešķiršanu, un tam jādarbojas neatkarīgi, neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami.
4. Laika nišas piešķir vasaras lidojumu plānošanas sezonai vai ziemas lidojumu plānošanas sezonai. Ja sezonā aviosabiedrība piešķirto laika nišu sēriju<sup>2</sup> ir izmantojusi vismaz 80 % apmērā, tai būs tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā attiecīgajā sezonā („vēsturiskās laika nišas”, „iegūtās tiesības” jeb „noteikums 80/20”). Ja šī robeža netiek sasniegta, laika nišas atkal ievieto to kopējā piešķiramo laika nišu fondā. 50 % no šīm laika nišām vispirms piešķir jaunienācējiem<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Lidostas, kurās iespējama pārslogotība tikai dažos laikposmos, tiks dēvētas par „sarakstu koordinētām lidostām”. Šajās lidostās procedūra pamatojas uz brīvprātīgu sadarbību starp aviosabiedrībām. Tiks iecelts sarakstu koordinators, lai atvieglotu aviosabiedrību darbību.

<sup>2</sup> Saskaņā ar regulas par laika nišām 2. panta k) punktu „laika nišu sērija” nozīmē „vismaz piecas laika nišas, kas regulāri pieprasītas un arī piešķirtas viena un tā paša saraksta perioda nedēļas vienas un tās pašas dienas vienā un tajā pašā laikā vai, ja tas nav iespējams, piešķirtas aptuveni tajā pašā laikā”.

<sup>3</sup> Saskaņā ar regulas par laika nišām 2. panta b) punktu jaunienācējs ir aviosabiedrība, kuras klātbūtnes laiks lidostā ir ierobežots.

5. Pašlaik ir 89 pilnīgi koordinētas lidostas, kas atrodas valstīs, kurās regula par laika nišām ir piemērojama (Eiropas Ekonomikas zona un Šveice). No šīm lidostām 62 ir koordinētas visu gadu un 27 ir koordinētas sezonāli. Dažās no šīm lidostām, piemēram, Hītrovās lidostā Londonā un Orli lidostā Parīzē, visu gadu pieprasījums krietni pārsniedz kapacitāti, citās kapacitāte ir ierobežota noteiktos noslogotos laikposmos. Astonpadsmiit dalībvalstīm ir vismaz viena koordinēta lidosta, un tātad tām ir jāieceļ koordinators.

## 1.2. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

6. Regulas par laika nišām īstenošana ir ievērojami uzlabojusi laika nišu piešķiršanu pārslogotās Eiropas lidostās no procedūras neitralitātes un pārredzamības viedokļa; tā ir arī sniegusi ievērojamu ieguldījumu iekšējā aviācijas tirgus izveidē. Regula par laika nišām tika ieviesta laikā, kad Eiropas gaisa transporta tirgū vēl dominēja neliels skaits tradicionālo nacionālo aviosabiedrību. Tomēr mūsdienās konkurence ir krietni sīvāka. Kopš 1992. gada ES iekšējo maršrutu skaits ir vairāk nekā divkārtšojies un liela attāluma lidojumu skaits, kuri tiek veikti no Eiropas lidostām, ir pieaudzis par 150 %. 1992. gadā Eiropā tikai 93 maršrutus apkalpoja vairāk par divām aviosabiedrībām. 2010. gadā bija 479 šādi maršruti. Varētu uzdot jautājumu, vai tādi panākumi būtu sasniegti bez sistēmas, kas nodrošina to, ka pārslogotās lidostās laika nišas tiek piešķirtas, nepieļaujot nekādu nesamērīgu valsts iestāžu, nacionālo aviosabiedrību vai lidostu ietekmi.
7. Kā norādījusi Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija (*Eurocontrol*) un Starptautiskās lidostu padomes Eiropas organizācija (*ACI Europe*)<sup>4</sup>, viena no lielākajām problēmām, ar kuru Eiropa sastopas, ir lidostu pārslogotība. Saskaņā ar *Eurocontrol* ilgtermiņa prognozēm, kas tika publicētas 2010. gadā<sup>5</sup>, pat ņemot vērā paredzētos infrastruktūras uzlabojumus, 2030. gadā nepietiekamas kapacitātes dēļ netiks apmierināti vismaz 10 % no pieprasījuma gaisa transporta jomā. Turklāt šim priekšlikumam pievienotā ietekmes analīze liecina, ka Savienības pārslogotākajās lidostās pašreizējā situācija nevar uzlaboties, pat ņemot vērā kapacitātes palielināšanas plānus<sup>6</sup>.
8. Ņemot vērā nozīmīgāko lidostu kapacitātes trūkumu un ietekmi uz Eiropas pilsoņu mobilitāti, risinājums šķiet būvēt jaunus skrejceļus un lidostu infrastruktūru. Tomēr infrastruktūras ietekme uz vidi un teritorijas plānošana ir pieaugoša problēma. Turklāt pašreizējā ekonomiskā krīze apstiprina budžeta ilgtermiņa ilgtspējības nozīmi. Lai novērstu pārslogotību, ir jārod efektīvāki un ekonomiskāki risinājumi nekā materiālo infrastruktūru paplašināšana.
9. Ir skaidrs, ka laika nišu piešķiršanas mehānisms nevar izbrīvēt papildu kapacitāti. Turklāt laika nišu piešķiršana nevar atrisināt daudzas grūtības, ko rada kapacitātes trūkums, piemēram, nodrošināt pietiekamu skaitu lidojumu maršrutu uz Eiropas reģioniem no deficītās kapacitātes lidostām vai uzlabot satiksmi starp pārslogotajiem

---

<sup>4</sup> *Airport Council International Europe* ([www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)).

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Skaitļi *Eurocontrol* ziņojumā attiecas vienīgi uz IFR (saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem) gaisa transporta kustību.

<sup>6</sup> Skatīt „*Forecast Airport Congestion*” 1. tabulu šim priekšlikumam pievienotās ietekmes analīzes 15. lpp.

lielajiem starptautiskajiem gaisa transporta mezgliem un visiem pasaules reģioniem. Laika nišu piešķiršanas režīma tālāka attīstīšana nekad nespēs apmierināt šīs būtiskās vajadzības. Tomēr šie režīmi var būt efektīvs deficītās kapacitātes pārvaldības instruments.

10. Līdz ar to ir nepieciešams pārskatīt regulu par laika nišām, lai noteiktu, cik lielā mērā to ir iespējams uzlabot, lai panāktu atbilstmi starp pieprasījumu un kapacitāti visās gaisa transporta nozarēs (liela attāluma lidojumi, reģionālie maršruti, kravu pārvadājumi u. c.). 2011. gada marta Baltajā grāmatā par transportu tiek atzīta laika nišu piešķiršanas nozīmība vienota un efektīva tirgus izveidē no vienotas Eiropas transporta telpas viedokļa; šī baltā grāmata ir daļa no pamatiniciatīvas par resursefektīvu Eiropu, kas tika uzsākta stratēģijas „Eiropa 2020” ietvaros. No šā brīža Komisija ir ļoti rūpīgi plānojusi uz tirgu balstītu mehānismu ieviešanu, lai pārvaldītu laika nišu izmantošanu lidostās, proti, piedāvājot tirgus dalībniekiem (aviosabiedrībām) stimulus un priekšrocības, kas var labvēlīgi iespaidot to darbības, pieejamo deficīto kapacitāti var izmantot tie, kuri spēj panākt labāko ekonomisko izmantojumu. Racionālāka pieejamās deficītās kapacitātes izmantošana tādējādi būtu iespējama, nepalielinot pašreizējo fizisko kapacitāti.
11. Šāds lidostu laika nišu tirgus (sekundārā tirgus veidā) jau kādu laiku darbojas Apvienotās Karalistes lidostās, kā Komisija konstatēja 2008. gada paziņojumā<sup>7</sup>. Tādējādi Hītrovai lidostā pieejamās laika nišas tika pārdotas par augstām cenām: 2008. gada martā plaši cirkulēja informācija par to, ka *Continental Airlines* Hītrovai bija samaksājusi 209 miljonus ASV dolāru (143 miljonus eiro pēc toreizējā valūtas maiņas kursa) par četriem laika nišu pāriem.
12. Pēdējo gadu laikā nepieciešamībai uzlabot gaisa transporta sistēmas darbību Eiropas līmenī veltīta lielāka uzmanība. Kopš 2009. gada veiktās izmaiņas Eiropas gaisa satiksmes pārvaldībā Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas ietvaros liecina, ka dažā ziņā Eiropas vai reģionālajā līmenī sistēma ir labāk pārvaldīta. Tas ir konstatējams, ņemot vērā funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanu un centrālo funkciju, tādu kā tīkla pārvaldība, uzlabošanu. Tīkla rakstura dēļ, kurš sastāv gan no punkta uz punktu maršrutiem, gan no starveida maršrutiem, nav iespējams izvairīties no tā, ka problēmas vienā tīkla daļā (piemēram, svarīga mezgla slēgšana) ietekmē citas tīkla daļas. Šis konstatējums ir vēl pārsteidzošāks, kad tīkla galvenās daļas darbojas ar maksimālo vai teju ar maksimālo kapacitāti, kas samazina pieejamo rezervi, piemēram, lai uzņemtu no kursa novirzījušās lidmašīnas. No šā brīža Eiropas sistēmas darbības uzlabošana ir saistīta arī ar tās noturības palielināšanu pret krīzēm.

### **1.3. Priekšlikuma mērķi**

13. Galvenais mērķis ir nodrošināt lidostu laika nišu optimālu piešķiršanu un izmantošanu pārslogotās lidostās. Priekšlikumu konkrētie mērķi ir šādi:
  - (1) uzlabot laika nišu piešķiršanas un izmantošanas mehānismus un nodrošināt to efektīvu piemērošanu; un
  - (2) veicināt godīgu konkurenci un stimulēt operatoru konkurētspēju.

---

<sup>7</sup> COM (2008) 227.

#### **1.4. Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

14. Priekšlikums attiecas uz grozījumiem Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās. Neviens cits noteikums tieši neattiecas uz laika nišu piešķiršanu.

#### **1.5. Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem un mērķiem**

15. Šī iniciatīva ir viena no nepieciešamajām darbībām, lai izveidotu Eiropas vienoto transporta telpu, kas izklāstīta baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” [COM(2011) 144]. Tā ir arī daļa no „lidostu paketes” pasākumu kopuma, kas Komisijas 2011. gada darba programmā [COM(2010) 623] tiek dēvēts par stratēģisko iniciatīvu, lai panāktu vienotā tirgus izaugsmes potenciāla izmantošanu.

## **2. A PSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

### **2.1. Apspriedes ar ieinteresētajām personām**

16. Pirmoreiz apspriedusies ar ieinteresētajām personām 2007. gadā un pieņēmusi 2007. gada (COM(2007) 704) un 2008. gada (COM(2008) 227) ziņojumus, Komisija 2010. gada septembrī uzsāka plašu sabiedrisko apspriešanu internetā, lai novērtētu regulas tābrīža darbību un aicinātu ieinteresētās personas izteikt komentārus par sīki izstrādātu sarakstu ar pasākumiem, kuri varētu tikt ieviesti regulas pārskatīšanas gadījumā. 2010. gada 29. novembrī tika organizēta otra ieinteresēto personu noklausīšanās, piedaloties 16 dalībvalstīm un dažādu attiecīgo ieinteresēto personu pārstāvjiem.
17. Apspriešanās saņemto atbilžu kopsavilkums ir publicēts Komisijas tīmekļa vietnē<sup>8</sup>. Aviosabiedrības kopumā ir apmierinātas ar regulas par laika nišām darbību tās pašreizējā redakcijā, un tāpēc lielākā daļa šīs grupas respondentu neatbalsta nekādus grozījumus. Tas, ka laika nišu piešķiršanas režīms patiešām regulē piekļuvi dažām no pasaulē vispieprasītākajām lidostām, izskaidro šā jautājuma jutīgumu, jo īpaši attiecībā uz aviosabiedrībām. Vairākas aviosabiedrības uzskata, ka galvenā problēma ir lidostu kapacitātes trūkums, ko grozījumi regulā par laika nišām neatrisinās.
18. Lidostas un lidostu asociācijas vairāk saprot grozījumu nepieciešamību un līdz ar to vairāk tiecas saskatīt apspriešanās izvirzīto risinājumu lietderību. Šis konstatējums, lai gan mazākā mērā, attiecas arī uz laika nišu koordinatoriem. Atšķirīgu viedokļu dalībvalstu starpā un citu respondentu starpā ir vairāk, tomēr šīs ieinteresētās personas kopumā atbalsta grozījumus regulā par laika nišām.

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm). Apkopojums ir iekļauts pētījuma par regulas par laika nišām pārskatīšanas iespējām 8. punktā (Steer Davies Gleave, 2011).

## 2.2. *Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana*

19. Papildus Komisijas veiktajai pastāvīgajai regulas darbības uzraudzībai tika veikti vairāki ārēji pētījumi, kuru rezultāti ir pieejami Komisijas tīmekļa vietnē<sup>9</sup>. Komisija īpaši nolēma 2010. gadā uzsākt padziļinātu situācijas analīzi 2006.–2010. gadam<sup>10</sup>. Ņemot vērā šā pētījuma secinājumus, Eiropā lidostu kapacitātes efektīvu izmantošanu pašlaik kavē vairākas problēmas.

## 2.3. *Ietekmes analīze*

20. Ietekmes analīzē sniegts pārskats par dažādiem risinājumiem. Trīs pasākumu pakešu satura kopsavilkums ir šāds.
21. Pirmajā paketē ietilpst pasākumi, lai uzlabotu laika nišu piešķiršanas un izmantošanas efektivitāti, nemainot sistēmas administratīvo raksturu. Pašreizējais režīms tiktu uzlabots vairākos punktos, bet nekāds uz tirgu balstīts mehānisms netiktu ieviests. Šīs paketes ierobežotības dēļ paredzamie ieguvumi ir diezgan pieticīgi: ikgadējais vidējais pārvadāto pasažieru skaita pieaugums par 0,4 %.
22. Otrajā paketē ir iekļauti pirmās paketes elementi, pievienojot vairākus elementus, tostarp uz tirgu balstītus mehānismus (tajā skaidri paredzēta iespēja izveidot laika nišu sekundāro tirgu visā ES un dalībvalstīm rīkot izsoles, lai piešķirtu jaunu lidostu kapacitāti). Tajā ir iekļauti arī vairāki priekšlikumi konkurences veicināšanai, tādi kā jaunienācēju noteikuma grozīšana un nedaudz stingrāku kritēriju noteikšana, ar kādiem dod priekšroku, piešķirot laika nišu nākamajai sezonai („iegūtās tiesības”). Paredzams, ka laikposmā no 2012. līdz 2025. gadam šī pakete panāks ikgadējo vidējo pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu par 1,6 % (jeb 23,8 miljoniem), ekonomisko neto guvumu 5,3 miljardu eiro apmērā, kā arī ievērojamu darba vietu skaita palielinājumu (līdz 62 000 pilna laika darba vietu).
23. Šī pakete var radīt negatīvu ietekmi uz vidi, jo lidojumu skaita pieauguma dēļ palielināsies CO<sub>2</sub> emisijas. Tomēr, tā kā gaisa transporta radītās CO<sub>2</sub> emisijas, sākot ar 2012. gadu, tiks iekļautas vispārējā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, nav paredzams, ka šie pasākumi palielinās kopējo CO<sub>2</sub> emisiju apjomu. Turklāt, tā kā pašreizējā kapacitāte tiktu intensīvāk izmantota, varētu izvairīties no kapacitātes pieauguma radītās ietekmes uz vidi.
24. Trešajā paketē ietilpst visi otrās paketes elementi, taču tajā vairāk attīstīts uz tirgu balstītais mehānisms, kas paredz „iegūto tiesību” laika nišu un „vēsturisko laika nišu” atņemšanu un izolīšanu. Šī pakete varētu palielināt gaisa transporta izmantotāju skaitu par 1,9–2 %, kas būtu par 27,3–28,7 miljoniem papildu pasažieru gadā. Tomēr, tā kā tas ir nebijis pasākums, tā potenciālā pozitīvā ietekme ir jāsamēro ar risku, ka krietni var palielināties aviosabiedrību darbības izmaksas, ko radīs traucējumi sarakstos un to starveida darbības modelis, kas balstās uz plašu laika nišu

---

<sup>9</sup> Te jāmin *National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004, un *Mott MacDonald, Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Visus minētos pētījumus var atrast tīmekļa vietnē [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>10</sup> Skatīt *Steer Davies Gleave* pētījumu, kas minēts zemsivītras piezīmē 11. lpp.

portfeli pārslogotās lidostās. Līdz ar to šī pakete radītu mazāku ekonomisko guvumu, proti, no 2800 līdz 5000 miljardiem eiro.

25. Ņemot vērā dažādo pasākumu pakešu novērtējumu, pamatojoties uz efektivitātes, rezultativitātes un saskaņotības kritērijiem, ieteicams īstenot otro paketi, jo tās radītie ieguvumi būs krietni lielāki par izmaksām.

### **3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI**

#### **3.1. Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

##### **3.1.1. Uz tirgu balstītu mehānismu ieviešana laika nišu piešķiršanai visās pārslogotajās ES lidostās un konkurences uzlabošana**

26. Lai veicinātu lielāku laika nišu mobilitāti, priekšlikums nepārprotami ļauj aviosabiedrībām pirkt un pārdot laika nišas. Laika nišu mobilitātes uzlabošana palīdzēs aviosabiedrībām pielāgot to portfeļus atbilstoši savām plānošanas prasībām. Regula par laika nišām jau atļauj apmaiņu ar laika nišām aviosabiedrību starpā. Daudzos gadījumos runa ir par pieprasītā dienas laikā pieejamas laika nišas apmaiņu pret „sliktu” laika nišu, t. i., vēlu vakarā vai agri pēcpusdienā pieejamu laika nišu, kas tātad nav īpaši noderīga. Tiklīdz darījums veikts, „sliktā laika niša”, kam bija tikai apmaiņas vērtība, tiek nodota atpakaļ laika nišu kopējā fondā. Atbilstīgi pašreizējai regulai laika nišu *nodošana* ir atļauta tikai ļoti ierobežotā skaitā gadījumos.

27. Spēkā esošais jaunienācēju noteikums, kas paredz dot priekšroku aviosabiedrībām, kam koordinētā lidostā ir tikai dažas laika nišas, nav sniedzis cerētos rezultātus. Parasti spēcīgam konkurentam, kas ierodas konkrētā lidostā, ir sev jāizveido ilgtspējīgs laika nišu portfelis, lai tiešām spētu konkurēt ar šīs lidostas vadošo aviosabiedrību (parasti „nacionālo” aviosabiedrību). Saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem uz aviosabiedrībām drīz vien vairs nevar attiecināt lidostas jaunienācēja definīciju, pat ja tām ir maz laika nišu. Tāpēc tiek piedāvāts paplašināt jaunienācēja definīciju, lai veicinātu nopietnu konkurentu rašanos un samazinātu darbības programmu segmentāciju, kas rodas tad, ja laika nišas tiek piešķirtas lielākam skaitam aviosabiedrību, kuras nevar tās izmantot, lai ilgtspējīgi konkurētu ar vadošajām aviosabiedrībām.

##### **3.1.2. Laika nišu piešķiršanas procedūras pārredzamības un laika nišu koordinātoru neatkarības veicināšana**

28. Priekšlikumā ir iekļauti vairāki noteikumi, lai nodrošinātu laika nišu piešķiršanas procedūras pārredzamību. Tas ir būtiski ne vien aviosabiedrībām, kas izmanto laika nišas, bet arī valsts iestādēm, kas uzņemas reglamentējošās funkcijas. Tas ir vēl jo būtiskāk sistēmā, kur ir atļauta sekundārā tirdzniecība.

29. Priekšlikums ļaus noteikt stingrākus kritērijus koordinātoru neatkarībai no visām ieinteresētajām personām. Tas rosina arī ciešāku sadarbību koordinātoru starpā, vispirms izstrādājot kopīgus projektus, piemēram, saistībā ar kopīgas laika nišu piešķiršanas programmatūras attīstīšanu un pat dažādās dalībvalstīs atrodošos lidostu koordinācijas darbību apvienošanu. Atkarībā no gūtajiem panākumiem Komisija vēlāk varētu ierosināt izveidot Eiropas koordinātoru, kas būtu atbildīgs par laika nišu piešķiršanu visās Savienības lidostās.

### **3.1.3. *Laika nišu piešķiršanas režīma iekļaušana Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmas (Eiropas vienotā gaisa telpa) reformā***

30. Priekšlikuma mērķis jo īpaši ir palīdzēt uzlabot Eiropas gaisa transporta tīkla pārvaldību, iesaistot par Eiropas tīklu atbildīgo laika nišu piešķiršanas procedūrā. Tādējādi Komisija var lūgt veikt lidostas kapacitātes analīzi, ja par tīklu atbildīgais uzskata to par vajadzīgu, lai nodrošinātu saskaņotību ar lidostas darbības programmu (jau paredzēta regulā, ar ko izveido par tīklu atbildīgā funkciju). Šī kapacitātes analīze būtu jāveic saskaņā ar Eiropas līmenī pieņemtiem standartiem. Turklāt Komisija varēs izteikt ieteikumus dalībvalstij saistībā ar kapacitātes novērtējumu, ja tīkla pārvaldītājs uzskatīs, ka Eiropas tīkla darbības vajadzības netiek pilnībā ņemtas vērā. Šo ieteikumu mērķis būtu ļaut dalībvalstij ņemt vērā Eiropas tīkla attīstību un labāk izprast lidostu kapacitātes novērtējuma ietekmi uz visu tīklu, piemēram, kavēšanās ziņā.
31. Ar šo priekšlikumu ievieš arī jaunu lidostu kategoriju — „lidosta, kas ir tīkla daļa”. Šādas lidostas nav koordinētas, bet tiek uzskatītas par svarīgām, jo tās varētu sniegt ārkārtas palīdzību tīkla traucējumu gadījumā. Tādējādi priekšlikumā paredzēts, ka informāciju par darbībām šajās lidostās ievāc koordinatori.

### **3.1.4. *Grozījumu izdarīšana „noteikumā 80/20” un laika nišu sērijas definīcijā un lidostu nodevu sistēmas ieviešana nolūkā novērst laika nišu novēlotu nodošanu nišu fondā***

32. Lai aviosabiedrībai tiktu dota priekšroka, piešķirot laika nišu nākamajai attiecīgajai lidojumu plānošanas sezonai, tai piešķirtā laika nišu sērija ir jāizmanto vismaz 85 % apmērā (pašreizējo 80 % vietā).
33. Turklāt minimālais sērijas garums (t.i., minimālais laika nišu skaits nedēļā, kas nepieciešams, lai dotu priekšroku, piešķirot laika nišas nākamajai attiecīgajai sezonai) ir palielināts no 5 līdz 15 vasaras lidojumu plānošanas sezonai un līdz 10 — ziemas lidojumu plānošanas sezonai. Laika nišu sērijas garuma palielināšana samazinās laika nišu struktūras segmentāciju lidostā, jo īsas, iegūtajām tiesībām labvēlīgas sērijas var kavēt citas aviosabiedrības izmantot garākas sērijas. Izņēmumi ir paredzēti dažiem satiksmes veidiem (līgumreisiem), lai ņemtu vērā reģionālo lidostu raksturlielumus.
34. Lai nodrošinātu to, ka pirms lidojumu plānošanas sezonas sākuma rezervētās laika nišas tiek efektīvi izmantotas saskaņā ar aviosabiedrības programmu, priekšlikumā tiks atļauts lidostām izmantot lidostu nodevu sistēmu nolūkā novērst novēlotu laika nišu nodošanu kopējā nišu fondā. Tas, ka tiek rezervēta lidostu kapacitāte, kas pēc tam netiek izmantota, rada izmaksas tām aviokompānijām, kas lidojumus veic. Priekšlikumā paredzēts, ka lidostas vadības dienests var ieviest nodevu sistēmu, kas atturētu no rīcības, kuras dēļ lidostu kapacitāte tiek izmantota mazāk efektīvi.

### **3.2. *Noteikumi, ko nemaina***

35. No pašreizējās regulas bez būtiskiem grozījumiem tiek pārņemti šādi noteikumi: 2. panta a), b) i), e), g), k), l), o) un p) punkts, 3. panta 1., 2., 4. un 6. punkts, 4. panta 1. punkta otrā daļa un 5. punkts, 5. panta 3. punkta a) un d) apakšpunkts un 4., 5. un 6. punkts, 6. panta 3. punkta a), b) un c) apakšpunkts, 8. panta 1. punkta



a) apakšpunkta i), ii), iii) un v) punkts un c) apakšpunkts, 9. panta 3., 6., 7. un 9. punkts, 10. panta 1. punkts, 5. punkta a) apakšpunkta i) un iii) punkts un c) un d) apakšpunkts, un 6. punkts, 12. pants, 13. panta 2. punkta otrās daļas b) un c) apakšpunkts, 3. punkta pirmā un otrā daļa, 16. panta 1. un 5. punkts, 19. pants, 21. panta 2. punkts un 21. panta 2. punkts.

### **3.3. *Juridiskais pamats***

LESD 91. pants.

### **3.4. *Subsidiaritātes princips***

36. Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav ES ekskluzīvā kompetencē. Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus turpmāk norādīto iemeslu dēļ. Saskaņoti nosacījumi piekļuvei ES pārslogotajām lidostām ir nepieciešami, lai izvairītos no tā, ka valstu prakses dažādība liek šķēršļus gaisa satiksmes tirgum. Tāpēc problēmas, kas saistītas ar piekļuvi pārslogotajām lidostām, ir jārisina Eiropas līmenī.

37. Mērķi nodrošināt iekšējā aviācijas tirgus darbību, samazinot tādas šķēršļus ES iekšējā tirdzniecībā, kuru cēlonis ir dažādi nacionālie standarti vai prakses, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs. Tādēļ saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā arī, ņemot vērā problēmas mērogu un ietekmi, ir nepieciešama intervence ES līmenī.

38. Eiropas noteikumi attiecībā uz laika nišu piešķiršanu ir būtisks papildinājums Eiropas tiesību aktiem, uz kuriem balstās iekšējais aviācijas tirgus. Taisnīgs, pārredzams un nediskriminējošs kapacitātes sadales režīms lidostās, kurās pieprasījums pārsniedz piedāvājumu, ir noteicošais, lai īstenotu Eiropas aviosabiedrību ES iekšējo gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas brīvību, kā tas paredzēts piemērojamajos ES tiesību aktos.

39. Tādējādi šajā priekšlikumā ir ievērots subsidiaritātes princips.

### **3.5. *Proporcionalitātes princips***

40. Papildu ierobežojumi tirgus dalībniekiem, laika nišu koordinatoriem un valsts iestādēm ir tikai tādi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu nediskriminējošu laika nišu piešķiršanas procedūru un deficītās kapacitātes optimālu sadali Eiropas pārslogotākajās lidostās.

### **3.6. *Juridisko instrumentu izvēle***

41. Ierosinātais juridiskais instruments: regula.

42. Juridiskajam instrumentam vajadzētu būt vispārēji piemērojamam. Tas ietver vairākus pienākumus, kas ir tieši piemērojami Eiropas lidostu koordinatoriem, aviosabiedrībām, kā arī lidostu administrācijām, gaisa telpas pārvaldības vienībām un Komisijai. Tādējādi vispiemērotākais juridiskais instruments ir regula, jo citi risinājumi neļautu sasniegt izvirzītos mērķus.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

43. Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

#### **5. IZVĒLES ELEMENTI**

##### **5.1. Vienkāršošana**

44. Priekšlikums vienkāršo tiesību aktus, jo ar to pārstrādā regulu par laika nišām, lai vienā instrumentā iekļautu šās regulas grozītās versijas un šajā priekšlikumā paredzētos grozījumus.

##### **5.2. *Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana***

45. Priekšlikuma pieņemšanas rezultātā jāatceļ spēkā esošā regula par laika nišām.

##### **5.3. *Eiropas Ekonomikas zona***

46. Ierosinātais tiesību akts ir saistīts ar jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tāpēc tas attiecināms uz EEZ.

---

↓ 95/93 (pielāgots)

2011/0391 (COD)

Priekšlikums

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Eiropas Savienības lidostās

(Pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā ~~Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu~~ Līgumu  par Eiropas Savienības darbību  un jo īpaši tā  100. panta 2. punktu ,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc tiesību akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>11</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>12</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

---

↓ jauns

(1) Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās<sup>13</sup> ir vairākkārt būtiski grozīta<sup>14</sup>. Sakarā ar jaunajiem grozījumiem, kā arī skaidrības labad minētā regula ir jāpārstrādā.

---

<sup>11</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>12</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>13</sup> OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

<sup>14</sup> Sk. I pielikumu.

- (2) Regula (EEK) Nr. 95/93 sniedza izšķirošu ieguldījumu aviācijas iekšējā tirgus īstenošanā un attiecību pilnveidošanā starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un trešām valstīm, ar neitrāliem, pārredzamiem un nediskriminējošiem noteikumiem nodrošinot piekļuvi Savienības pārslogotajām lidostām.

↓ 95/93 1. apsvēruma (pielāgots)

- (3)  Tomēr  ~~pastāv~~ arvien lielāka nesamērība starp gaisa transporta sistēmas attīstību Eiropā un tādās ~~atbilstīgas~~  noteiktas  lidostu infrastruktūras pieejamību, kas apmierinātu šo pieprasījumu, ~~un tā kā~~ ~~†~~ Tādējādi pārslogoto lidostu skaits ~~Kopienā~~  Savienībā  pieaug.

↓ jauns

- (4) Laika nišu piešķiršanas sistēma, kuru izveidoja 1993. gadā, nenodrošina laika nišu un attiecīgi arī lidostu kapacitātes optimālu piešķiršanu un to izmantošanu. Apstākļos, kad arvien pieaug lidostu noslogojums, bet jaunas nozīmīgas lidostu infrastruktūras attīstīšana ir ierobežota, laika nišas ir rets resurss. Tam, vai šādi resursi ir pieejami, ir izšķiroša nozīme gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā un faktiskas konkurences uzturēšanā. Šajā nolūkā laika nišu piešķiršanas un izmantošanas efektivitāti var uzlabot, ieviešot tirgus mehānismus, garantējot, ka neizmantotās laika nišas iespējami drīz pārskatāmā veidā tiek nodotas ieinteresēto pārvadātāju rīcībā, kā arī pastiprinot sistēmas pamatprincipu ieviešanu ne vien nišu piešķiršanā un pārvaldīšanā, bet arī to izmantošanā. Tajā pašā laikā, lai gan vēsturiski piešķirtās nišas nodrošina stabilitāti lidojumu sarakstu ziņā, kas aviosabiedrībām tik ļoti vajadzīga, turpmākajā šīs regulas piemērošanas izvērtēšanas gaitā varētu paredzēt pakāpenisku citu tirgus mehānismu ieviešanu, tādu kā vēsturisko nišu atsaukšana un to izsolīšana.

- (5) Tālab ir nepieciešams grozīt sistēmu, kurai atbilstoši notiek laika nišu piešķiršana Savienības lidostās.

↓ 95/93 2. apsvēruma (pielāgots)

- (6) Laika nišu piešķiršanai pārslogotajās lidostās  arī turpmāk  būtu jāpamatojas uz neitrāliem, pārskatāmiem un nediskriminējošiem noteikumiem.

↓ jauns

- (7) Pašreizējo laika nišu piešķiršanas sistēmu būtu jāpielāgo atbilstoši tam, kā attīstās tirgus mehānismi, kurus izmanto atsevišķās lidostās, lai nodotu laika nišas vai apmainītos ar tām. Paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par to, kā tiek piemērota Regula (EK)

Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās<sup>15</sup>, Komisija apņēmas nākt klajā ar priekšlikumiem gadījumā, ja izrādītos nepieciešams pārskatīt spēkā esošos tiesību aktus ar konkurenci saistītu vai citu iemeslu dēļ.

- (8) Pieredze liecina, ka laika nišu sekundārajai tirdzniecībai, t. i., darījumiem ar laika nišām, saņemot par to finansiālu vai cita veida kompensāciju, nav viendabīga un konsekventa tiesiskā regulējuma, kurš garantētu pārredzamību un konkurences uzturēšanu. Tālab laika nišu sekundārajai tirdzniecībai Eiropas Savienībā ir jāizstrādā pienācīgs regulējums.

↓ 95/93 6. apsvērums  
⇒ jauns

- (9) Informācijas caurskatāmība ir objektīvas laika nišu piešķiršanas procedūras nodrošināšanas būtisks elements. ⇒ Ir jāpastiprina šī caurskatāmība un jāņem vērā tehnoloģiskā attīstība. ⇐

↓ 95/93 10. apsvērums (pielāgots)  
⇒ jauns

- (10) Būtu jāparedz arī noteikumi, kas ļautu jaunienācējiem ienākt ~~Kopienas~~  Savienības  tirgū. ⇒ Pieredze liecina, ka pašreizējam „jaunienācēja” definējumam nav izdevies pilnībā sekmēt konkurenci un ka tāpēc tas būtu pienācīgi jāgroza. Turklāt ir jācīnās pret ļaunprātīgu izmantošanu, ierobežojot iespēju uzņēmumam iegūt jaunienācēja statusu tad, ja kopā ar tā mātesuzņēmumu, tā filiālēm vai tā mātesuzņēmuma filiālēm šim uzņēmumam ir vairāk nekā 10 % no kopējā konkrētajā dienā konkrētajā lidostā piešķirto laika nišu skaita. Gaisa pārvadātāju nedrīkstētu uzskatīt par jaunienācēju arī tad, ja laika nišas, ko viņš iegūvis kā jaunienācējs, ir nodotas, lai atkal iegūtu jaunienācēja statusu. ⇐

↓ jauns

- (11) Jāatceļ prioritāte, ko piešķir aviosabiedrībām, kuras pieprasa laika nišu sēriju lidostā nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp minēto lidostu un reģionālo lidostu, sakarā ar to, ka uz šādu situāciju jau attiecas cita prioritāte — tā, kuru piešķir aviosabiedrībai, kas pieprasa laika nišu sēriju nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp divām Savienības lidostām.

<sup>15</sup> COM(2008)227.

---

↓ 95/93 12. apsvēruma (pielāgots)

- (12) Ir arī jānovērt  lietderīgi novērst  situācijas, kad pieejamo laika nišu trūkuma dēļ liberalizācijas labumi tiek izplatīti nevienmērīgi un rodas konkurences traucējumi.
- 

↓ jauns

- (13) Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanā sasniegtajiem rezultātiem ir svarīga nozīme laika nišu piešķiršanas procesā. Noteikumi par laika nišu piešķiršanu ir jāatjaunina, jo tas ir nepieciešams, nosakot darbības shēmas, atbilstīgi kurām lidostām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem tiek piemēroti uzraudzības un darbības uzlabošanas noteikumi, kā arī saistībā ar tīkla pārvaldības funkciju, kuras pamats ir Eiropas maršrutu tīkla ieviešana un centralizēta gaisa satiksmes pārvaldība. Tālab ir jāizveido pienācīgs satvars, kurā būtu paredzēts, ka tīkla pārvaldītājs, darbības izvērtēšanas iestāde un valsts uzraudzības iestādes var piedalīties lidostu kapacitātes un koordinācijas parametru noteikšanas procedūrā. Lai tīkls sekmīgāk reaģētu uz krīzes situācijām, tā interesēs būtu jāizveido jauna lidostu kategorija.

- (14) Būtu jānodrošina sekmīgāka lidojuma plānu un laika nišu koordinācija nolūkā sekmīgāk izmantot lidostu kapacitāti un uzlabot lidojumu precizitāti laikā.
- 

↓ 95/93 5. apsvēruma (pielāgots)

⇒ jauns

- (15) Dalībvalstij, kas atbild par  sarakstu koordinēto lidostu vai  koordinēto lidostu, būtu jānodrošina tāda  sarakstu koordinators vai  koordinators iecelšana, par kura neitralitāti nebūtu jāšaubās. ⇒ Šajā nolūkā ir jāpastiprina koordinatoru nozīme. Tālab jāparedz koordinatora juridiskā, organizatoriskā, lēmumu pieņemšanas un finanšu neatkarība attiecībā pret visām ieinteresētajām personām, dalībvalsti un no šīs valsts atkarīgajām struktūrām. Lai koordinatora darbību neietekmētu cilvēkresursu, tehnisko vai finanšu resursu vai tehnisko zināšanu trūkums, dalībvalstij jānodrošina koordinatoram visi tie resursi, kas nepieciešami tā darbību sekmīgai izpildei. ⇐
- 

↓ jauns

- (16) Gaisa pārvadātājiem jānosaka papildu pienākumi attiecībā uz informācijas nosūtīšanu koordinatoram. Vajadzētu paredzēt papildu sankcijas gadījumā, ja informācija nav sniegta vai ja sniegtā informācija ir kļūdaina vai maldinoša. Ciktāl tas attiecas uz tīklā ietilpstošajām lidostām, gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt pienākumam sniegt ziņas par lidojuma nodomiem vai citu saistošu informāciju, ko pieprasa koordinators vai lidojumu sarakstu koordinators.

(17) Savienībai jāatvieglina koordinatoru un sarakstu koordinatoru sadarbība, lai starp tiem notiktu sekmīga paraugprakses apmaiņa nolūkā nonākt līdz tam, lai attiecīgā brīdī tiktu izveidots Eiropas koordinators.

---

↓95/93 4. apsvēruma (pielāgots)

(18) ~~Zināmos apstākļos, lai veicinātu darbību, ir vēlams, lai dalībvalstij būtu iespēja piešķirt lidostai  var piešķirt  koordinētas lidostas statusu ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi  , un ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem  .~~

---

↓95/93 3. apsvēruma (pielāgots)

⇒ jauns

(19) ~~Prasība par neitralitāti ir visdrošāk garantēta, ja lēmumsu par lidostas darbības koordinēšanu uz objektīvu kritēriju pamata pieņem  būtu jāpieņem  dalībvalstij, kas atbildīga par šo lidostu. ⇒ Ņemot vērā rezultātus, kas sasniegti Eiropas vienotās gaisa telpas izveidē un tīkla pārvaldītāja funkciju izpildē, ir noderīgi tuvināt lidostu kapacitātes izvērtēšanas metodes nolūkā nodrošināt labāku Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla darbību. ⇐~~

---

↓ jauns

(20) Ir jāparedz procedūra, saskaņā ar kuru dalībvalsts pieņem lēmumu mainīt koordinētas lidostas vai sarakstu koordinētas lidostas klasifikāciju, proti, koordinētai lidostai piešķirot sarakstu koordinētas lidostas statusu, savukārt sarakstu koordinētai lidostai — tās konkrētās klasifikācijas statusu atsaucot.

---

↓ 95/93 7. apsvēruma

~~Principi, kas nosaka pastāvošo laika nišu piešķiršanas sistēmu, varētu būt šīs regulas pamatā ar noteikumu, ka šī sistēma attīstās saskaņā ar jauno transporta attīstības procesu evolūciju Kopienā.~~

---

↓ jauns

(21) Laika nišu sērijas derīguma termiņš nedrīkst pārsniegt tā sarakstu plānošanas perioda ilgumu, uz kuru šī attiecīgā sērija ir piešķirta. Piešķirot laika nišu sērijas, pat ja ir runa par vēsturiski piešķirtajām laika nišām, tās piešķirt prioritārā kārtā var tikai tad, ja tās piešķir vai šo piešķiršanu apstiprina koordinators.

↓ 95/93 8. apsvēruma

~~Kopienas politika ir veicināt konkurenci un aktivizēt ienākšanu tirgū, kā paredzēts Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem<sup>16</sup>, un tā kā šiem mērķiem nepieciešams sniegt drošu atbalstu aviosabiedrībām, kas plāno uzsākt darbības maršrutos Kopienas teritorijā.~~

↓ 95/93 9. apsvēruma

~~Pastāvošā sistēma nodrošina to aviosabiedrību tiesību ievērošanu, kas darbojas jau ilgāku laiku.~~

↓ 95/93 11. apsvēruma (pielāgots)

⇒ jauns

(22) ~~Jāparedz~~  Jāpatur spēkā  īpaši noteikumi, lai ierobežotos apstākļos nodrošinātu pietiekama vietējo gaisa pārvadājumu reisu skaita saglabāšanu uz attiecīgās dalībvalsts  vai attiecīgo dalībvalstu  reģioniem  , ja ir noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības  .

⇓ jauns

(23) Tiktāl, ciktāl ar vidi saistītos aspektus var ņemt vērā koordinācijas parametru un reģionālos maršrutus var apkalpot, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pienākumus, gūtā pieredze liecina, ka vietēja mēroga noteikumi nav lietderīgi. Turklāt nav iespējams izslēgt, ka šādu noteikumu piemērošana izraisītu diskriminācijas gadījumus laika nišu piešķiršanā. Tālab ir jāierobežo iespēja piemērot vietējos noteikumus. Visi tehniskie, funkcionālie, darbības un vides ierobežojumi, kurus nosaka koordinators vai sarakstu koordinators, jādefinē koordinācijas parametru. Iespēja piemērot vietējos noteikumus tiks ierobežota, paredzot, ka vietējos noteikumus var pieņemt tikai par laika nišu izmantošanas pārraudzību un iespēju šajā regulā paredzētajos gadījumos samazināt laika nišu sēriju termiņu. Lidostu kapacitātes izmantošanas uzlabošanai, piešķirot laika nišas, ir jāpastiprina šādi divi pamatprincipi: laika nišu sērijas definējums un vēsturiski piešķirto nišu aprēķins. Līdztekus tam būtu sekmīgāk jāregulē gaisa pārvadātājiem pieļautais elastīgums, lai izvairītos no neatbilstībām šīs regulas piemērošanā dažādās dalībvalstīs. Tālab ir jāaicina lidostu kapacitāti izmantot labāk.

(24) Lai gaisa pārvadātāji varētu pielāgoties steidzamu ārkārtas situāciju apstākļos, tādus kā gaisa satiksmes apjoma krasa samazināšanās vai, piemēram, ekonomikas krīze, kas iedragā gaisa pārvadātāju darbību un lielu daļu sarakstu perioda, ir jāļauj Komisijai pieņemt ārkārtas pasākumus nolūkā nodrošināt koordinētajās lidostās pieņemamo

<sup>16</sup> OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.



pasākumu konsekvenci. Šie pasākumi ļautu gaisa pārvadātājiem saglabāt prioritāti to pašu sēriju piešķiršanā nākamajā sarakstu plānošanas periodā pat tad, ja netiek sasniegts 85 % izmantošanas rādītājs.

- (25) Ir divkārtīgi jāpastiprina koordinācijas komitejas nozīme. Pirmkārt, sekot komitejas sanāksmēm būtu jāaicina tīkla pārvaldītājs, darbības izvērtēšanas iestāde un valsts uzraudzības iestāde. Otrkārt, līdztekus citiem uzdevumiem koordinācijas komiteja varētu sagatavot priekšlikumus un sniegt padomus koordinatoram un/vai dalībvalstīm par visiem jautājumiem, kas attiecas uz lidostas kapacitāti, jo īpaši saistībā ar Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu un Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla darbību. Komitejai vajadzētu arī spēt sniegt atzinumus darbības izvērtēšanas iestādei un valsts uzraudzības iestādei par saikni starp koordinācijas parametriem un galvenajiem darbības rādītājiem, kas ieteikti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.
- (26) Pieredze liecina, ka nozīmīgs skaits laika nišu ir nodotas atpakaļ laika nišu kopējā fondā pārāk vēlu, lai būtu iespējama to lietderīga pārdalīšana. Tālab lidostas vadības dienests ir jāaicina izmantot lidostas maksu sistēmu, lai šāda veida praksi novērstu. Tomēr, izmantojot šo mehānismu, lidostas vadības dienests nedrīkstētu likt šķēršļus gaisa pārvadātāju ienākšanai tirgū vai pakalpojumu attīstīšanai.

---

↓ 95/93 13. apsvēruma

~~Ir vēlams visefektīvāk izmantot pastāvošos laika nišas, lai panāktu atbilstību iepriekš izklāstītajiem mērķiem.~~

---

↓ 95/93 14. apsvēruma (pielāgots)  
⇒ jauns

- (27) Ir vēlams, lai trešo valstu attieksme pret Kopienas  Savienības  aviosabiedrībām būtu vienlīdzīga.

---

↓ 95/93 15. apsvēruma (pielāgots)  
⇒ jauns

- (28) Šīs regulas noteikumu piemērošanai nebūtu jāierobežo Līgumā, jo īpaši tā  101.,  un  102.  un 106.  pantā, paredzētos konkurences noteikumus.

---

↓ 95/93 16. apsvēruma (pielāgots)

- (29) ~~1987. gada 2. decembrī Londonā starp Spāniju un Lielbritāniju tika panākta vienošanās par ciešākas sadarbības pasākumiem Gibraltāras lidostas lietošanā, šo divu dalībvalstu ārlietu ministriem sniedzot kopīgu deklarāciju, un šie pasākumi vēl jāievieš praksē.~~  Ministru deklarācija par Gibraltāras lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī, pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga

forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pasludināta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu atbilstību 2006. gada deklarācijai uzskatīs par pilnīgu atbilstību 1987. gada deklarācijai. ☒

---

↓ jauns

- (30) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu Komisijai jāpiešķir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, lai precizētu metodes, kā sagatavojama kapacitātes un pieprasījuma analīze. Ir sevišķi svarīgi, lai Komisija, veicot priekšdarbus, jau sāktu pienācīgu apspriešanos, tostarp ekspertu līmenī.
- (31) Sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, Komisijai jāgādā par to, lai saistošie dokumenti savlaicīgi un pienācīgā veidā tajā pašā laikā tiktu nosūtīti Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (32) Lai nodrošinātu vienādus priekšnosacījumus šīs regulas izpildei, Komisijai ir jāpiešķir īstenošanas pilnvaras. Šīs pilnvaras jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu<sup>17</sup>.
- (33) Pārbaudes procedūra būtu jāizmanto, pieņemot īstenošanas aktus saistībā ar Eiropas koordinatora izveidi, sakarā ar paraugu koordinatora vai sarakstu koordinatora darbības gada pārskatam, kā arī lēmumu par to, ka vienai vai vairākām dalībvalstīm būtu jāpieņem pasākumi kādas trešās valsts diskriminējošās attieksmes novēršanai pret Savienības gaisa pārvadātājiem.
- (34) Atbilstoši pamatotos gadījumos, kas saistīti ar nepieciešamību nodrošināt vēsturisko nišu nepārtrauktību un kad tas steidzami nepieciešams, Komisijai saskaņā ar pārbaudes procedūru vajadzētu pieņemt tūlītēji piemērojamus īstenošanas aktus.
- 

↓ 95/93 17. apsvērums

- (35) Šī regula būtu jāpārskata pēc noteikta darbības perioda, lai izvērtētu, kā tā darbojas.
- 

↓ jauns

- (36) Tā kā šīs darbības mērķus — respektīvi, panākt Eiropas Savienības tiesību aktu viendabīgāku piemērošanu laika nišu jomā, — dalībvalstis nevar pietiekamā veidā sasniegt, bet tos var sekmīgāk sasniegt Savienības līmenī gaisa transporta darbības sakarā pārrobežu dimensijas svarīguma dēļ, Savienība var pieņemt pasākumus atbilstīgi Eiropas Savienības līguma 5. pantā piesauktajam subsidiaritātes principam.

---

<sup>17</sup> OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

Atbilstoši tajā pašā pantā minētajam proporcionalitātes principam, ar šo regulu netiek pārsniegts tas, kas nepieciešams minēto mērķu sasniegšanai,

↓ 95/93 (pielāgots)

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

## ⊠ Darbības joma un definīcijas ⊠

### *1. pants*

#### **Darbības joma**

↓ 793/2004 1. panta 1. punkts  
(pielāgots)

1. Šī regula attiecas uz ~~Kopienas~~ ⊠ Eiropas Savienības ⊠ lidostām.

↓ 95/93 (pielāgots)

2. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai saprot kā tādu, kas neierobežo Spānijas ⊠ Karalistes ⊠ un Lielbritānijas ⊠ un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes ⊠ attiecīgās juridiskās nostājas attiecībā uz konfliktu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

~~3. Šīs regulas noteikumu piemērošanu Gibraltāra lidostai pārtrauc līdz brīdim, kad pasākumus, kas paredzēti Spānijas un Lielbritānijas ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopīgajās deklarācijās, sāks ieviest praksē. Spānijas un Lielbritānijas valdības attiecīgi informēs Padomi par šo datumu.~~

### *2. pants*

#### **Definīcijas**

Šajā regulā:

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
a) apakšpunkts

1) “laika niša” ir koordinators atbilstīgi šai regulai izdota atļauja lietot visu to lidostas infrastruktūru, kas vajadzīga, lai apkalpotu gaisa satiksmes līniju koordinētajā lidostā konkrētajā dienā un laikā nolaišanās vai pacelšanās nolūkā, kā to iedala koordinators atbilstīgi šai regulai;

b2) “jaunienācējs” ir:

- ia) aviosabiedrība, kas kā daļu no laika nišu sērijas pieprasa laika nišu lidostā jebkurā dienā, ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai kopumā šajā lidostā šajā dienā būtu piešķirts mazāk par piecām laika nišām; vai

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
a) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

- ib) aviosabiedrība, kas pieprasa laika nišu sēriju nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp divām ~~Kopienas~~ Eiropas Savienības lidostām, ja iepriekš minētos nepārtrauktos regulāros pasažieru pārvadājumus starp minētajām lidostām ~~vai lidostu sistēmām~~ šajā dienā veic ne vairāk kā divas citas aviosabiedrības, un ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai šajā lidostā šajā dienā šiem nepārtrauktajiem pārvadājumiem tomēr būtu piešķirts mazāk par ~~⇒ deviņām~~ ~~← piecām~~ laika nišām; ~~vai~~

- ~~iii) aviosabiedrība, kas pieprasa laika nišu sēriju lidostā nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp minēto lidostu un reģionālo lidostu, ja neviena cita aviosabiedrība neveic tiešos regulāros pasažieru pārvadājumus starp minētajām lidostām vai lidostu sistēmām šajā dienā, un ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai šajā lidostā šajā dienā šiem nepārtrauktajiem pārvadājumiem tomēr būtu piešķirts mazāk par piecām laika nišām.~~

Aviosabiedrību, kuras rīcībā ~~⇒ kopīgi ar tās mātesuzņēmumu, tās filiālēm vai tās mātesuzņēmuma filiālēm~~ ~~← ir vairāk nekā~~ ~~⇒ 10~~ ~~←~~ ~~5~~ % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā ~~⇒ piešķirtas~~ ~~← pieejamas~~ konkrētajā lidostā, ~~vai vairāk nekā 4 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā ir pieejamas lidostu sistēmā, kurā ietilpst šī lidosta,~~ neuzskata par jaunienācēju šajā lidostā.

↓ jauns

Gaisa pārvadātāju, kurš 13. panta nozīmē ir nodevis savas jaunienācēja statusā iegūtās laika nišas citam gaisa pārvadātājam tajā pašā lidostā, lai attiecīgajā lidostā tas atkal iegūtu jaunienācēja statusu, šajā lidostā par jaunienācēju neuzskata;

↓ 95/93  
⇒ jauns

- ~~e) “tieša gaisa satiksme” nozīmē satiksmi starp divām lidostām, to skaitā apstāšanos, ko veic ar vienu un to pašu lidmašīnu un vienu un to pašu reisa numuru;~~

- d3) “sarakstu periods” ~~nozīmē~~ ir vai nu vasaras, vai ziemas sezonas, ko izmanto aviosabiedrību reisu sarakstos ~~⇒ saskaņā ar noteikumiem un vadlīnijām, kuras gaisa transporta nozarē izstrādātas pasaules mērogā~~ ~~←~~ ;

↓ 95/93 (pielāgots)

e4) “~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ aviosabiedrība” ~~nozīmē~~ ir jebkur~~as~~ aviosabiedrīb~~as~~ ar spēkā esošu darbības licenci, ko izsniegusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008;

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
b) apakšpunkts  
⇒ jauns

£5) ~~iz~~ “aviosabiedrība” ir gaisa satiksmes uzņēmums ar spēkā esošu darbības licenci vai tai līdzvērtīgu licenci vēlākais 31. janvārī turpmākajai vasaras sezonai vai 31. augustā turpmākajai ziemas sezonai; ~~45., 89., 8a10.~~ ⇨, 11. ⇨ un ~~1013.~~ pantā aviosabiedrības definīcijā iekļauj arī uzņēmējdarbības aviācijas gaisa kuģu ekspluatantus, ~~ja tie darbojas atbilstīgi sarakstam~~; saistībā ar 7., ~~17.~~ un ~~1418.~~ pantu aviosabiedrības definīcijā iekļauj arī civilās aviācijas gaisa kuģu ekspluatantus;

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
b) apakšpunkts

£6) “aviosabiedrību grupa” ir divas vai vairākas aviosabiedrības, kuras kopā veic kopīgu apkalpošanu, franšīzes operācijas vai kodu koplietošanu konkrētas gaisa satiksmes līnijas apkalpošanai;

↓ jauns

7) „aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs” ir ikviens aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs Regulas (EK) Nr. 549/2004<sup>18</sup> 2. panta 5. punkta nozīmē;

8) „apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs” ir ikviens pakalpojumu sniedzējs, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, Regulas Nr. [...] (par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem) [...]. panta nozīmē; vai ikviens lidostas izmantotājs Regulas Nr. [...] (par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem) [...]. panta nozīmē, kas sniedz pašpakalpojumus Regulas Nr. [...] (par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem) [...]. panta nozīmē;

9) „tīkla lidosta” ir lidosta, kurai nav pārslogojuma problēmu, bet kura gadījumā, ja pēkšņi un būtiski pieaug satiksme vai pēkšņi un būtiski samazinās šīs lidostas kapacitāte, varētu ietekmēt Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (turpmāk — tīkla) darbību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 551/2004<sup>19</sup> 6. pantam;

<sup>18</sup> OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

<sup>19</sup> OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
c) apakšpunkts

10) “sarakstu koordinēta lidosta” ir lidosta, kur iespējama pārslogotība dažos dienas, nedēļas vai gada posmos, ko iespējams atrisināt, aviosabiedrībām brīvprātīgi sadarbojoties savā starpā, un kur ir iecelts sarakstu koordinators, lai veicinātu to aviosabiedrību darbību, kuras veic pārvadājumus vai plāno tos veikt šajā lidostā;

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
b) apakšpunkts

11) “koordinēta lidosta” ir ikviens lidosta, kur aviosabiedrībai vai jebkuram citam gaisa kuģa ekspluatantam jāsaņem laika niša no koordinatora, lai paceltos vai nolaiestos, izņemot valsts lidojumus, avārijas nolaišanos un humānās palīdzības lidojumus;

↓ 95/93

h) ~~“lidostu sistēma” nozīmē divas vai vairākas lidostas, kas sagrupētas un apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, kā norādīts Regulas (EEK) Nr. 2408/92 II pielikumā;~~

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
c) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

12) “lidostas vadības dienests” ir dienests, kam saskaņā ar valsts normatīvajiem aktiem ir uzdevums, kopā ar citām darbībām vai citādi, vadīt un pārvaldīt lidostas infrastruktūras, kā arī koordinēt un kontrolēt dažādu ~~attiecīgajā lidostā vai lidostu sistēmā~~ esošo uzņēmēju darbību;

13) “laika nišu sērija” ir vismaz ⇒ 15 ⇐ ~~pietas~~ laika nišas ⇒ vasaras sarakstu periodā vai 10 laika nišas ziemas sarakstu periodā ⇐, kas ~~regulāri~~ ⇒ secīgām nedēļām ⇐ pieprasītas ~~un arī piešķirtas viena un tā paša saraksta perioda~~ nedēļas vienas un tās pašas dienas vienā un tajā pašā laikā ⊗ un kuras koordinators piešķir uz šā pamata ⊗ vai, ja tas nav iespējams, kas piešķirtas aptuveni tajā pašā laikā;

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
c) apakšpunkts

14) “uzņēmējdarbības aviācija” ir tā vispārējās nozīmes aviācijas nozare, kura attiecas uz gaisa kuģu ekspluatāciju vai lietošanu, ko veic uzņēmumi pasažieru vai kravu pārvadāšanai kā atbalstu uzņēmējdarbības veikšanai, ja gaisa kuģi kopumā netiek

publiski iznomāti un tos pilotē privātpersonas, kurām ir vismaz derīga komerciālās aviācijas pilota licence ar instrumentu klasi;

↓ 793/2004 1. panta 2. punkta  
c) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

15) “koordinācijas parametri” ir visa tā caurlaides spēja darbības izteiksmē, kas pieejama laika nišu sadalei lidostā katra koordinācijas posma sarakstu perioda laikā, un darbības noteikumi par caurlaides spējas izmantošanu, kas atspoguļo visus tehniskos, darbības un vides faktorus, kas ietekmē lidostas infrastruktūras un tās dažādo apakšsistēmu darbību;

↓ jauns

16) „lidojuma plāns” ir detalizēta informācija, ko gaisa satiksmes pakalpojumu vienības saņem par paredzamo gaisa kuģa lidojumu vai lidojuma posmu;

17) „regulāri gaisa pārvadājumi” ir lidojumu sērijas, kam ir Regulas (EK) Nr. 1008/2008 2. panta 16. punkta definētās pazīmes;

18) „plānots regulārs gaisa pārvadājums” ir lidojumu sērija, kas neatbilst visiem Regulas (EK) Nr. 1008/2008 2. panta 16. punkta paredzētajiem nosacījumiem, bet kas darbojas regulāri un tik bieži, ka ir skaidrs, ka tas ietilpst sistemātiskā sērijā;

19) „tīkla pārvaldītājs” ir struktūra, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantu;

20) „darbības izvērtēšanas iestāde” ir struktūra, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu;

21) „valsts uzraudzības iestāde” ir dalībvalstu izraudzīta vai izveidota struktūra vai struktūras valsts iestādes funkcijas pildīšanai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 4. pantu.

↓ 95/93 (pielāgots)  
⇒ jauns

## ☒ Lidostu klasificēšana ☒

### 3. pants

Lidostas koordinēšanas vai sarakstu koordinēšanas nosacījumi

---

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
a) apakšpunkts (pielāgots)

1. ☒ Dalībvalstīm nav pienākuma ☒ klasificēt lidostu kā sarakstu koordinētu lidostu vai koordinētu lidostu, ja vien to neparedz šis pants.

☒ Dalībvalstis klasificē ☒ lidostu kā koordinētu lidostu tikai atbilstoši 3. punkta noteikumiem.

---

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 1. panta 3. punkta  
b) apakšpunkts

2. Dalībvalsts tomēr var paredzēt →<sub>1</sub> sarakstu koordinētas lidostas ← statusa piešķiršanu jebkurai lidostai ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi.

---

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
c) apakšpunkts  
⇒ jauns

3. Atbildīgā dalībvalsts nodrošina, ka lidostā bez klasifikācijas statusa ⇒, lidostā, kas ietilpst Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklā (turpmāk — tīkls), ⇐ vai sarakstu koordinētajā lidostā tās vadības dienests vai jebkura cita kompetentā iestāde veic vispusīgu caurlaides spējas ⇒ un pieprasījuma ⇐ analīzi, kad dalībvalsts uzskata to par vajadzīgu vai sešu mēnešu laikā

i) pēc rakstiska pieprasījuma no aviosabiedrībām, kas pārstāv vairāk nekā pusi no gaisa satiksmes pakalpojumiem lidostā, vai no lidostas vadības dienesta, ja viens vai otrs uzskata, ka minētā caurlaides spēja ir nepietiekama faktisko vai plānoto pakalpojumu sniegšanai konkrētos periodos; vai



↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
c) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

- ii) pēc Komisijas pieprasījuma, jo īpaši tad, ja lidosta faktiski ir pieejama tikai aviosabiedrībām, kurām ir piešķirtas laika nišas, vai ja aviosabiedrības un jo īpaši ☒ ja ☒ jaunienācēji saskaras ar nopietnām problēmām nolaišanās un pacelšanās iespēju nodrošināšanā minētajā lidostā ⇒ vai ja tīkla pārvaldītājs to uzskata par nepieciešamu konsekvences nodrošināšanai starp lidostas darbības plānu un tīkla darbības plānu atbilstoši Komisijas Regulas (ES) Nr. 677/2011<sup>20</sup> 6. panta 7. punktam.  
←

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
c) apakšpunkts

Šajā analīzē, kuras pamatā ir vispārārstītas metodes, nosaka ikvienu caurlaides spējas nepietiekamību, ņemot vērā ar vidi saistītus ierobežojumus attiecīgajā lidostā. Šajā analīzē apsver iespējas novērst minēto nepietiekamību ar jaunas vai pārveidotas infrastruktūras, darbības izmaiņu vai cita veida izmaiņu palīdzību, un termiņu, kas paredzēts šo problēmu atrisināšanai.

↓ jauns

Šī analīze ir balstīta uz metodēm, ko ar deleģētu aktu izstrādājusi Komisija atbilstoši šīs regulas 15. pantam. Šajās metodēs ņemtas vērā tīkla darbības plānam izvirzītās prasības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 677/2011 V pielikumā.

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
c) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

Šo analīzi atjaunina, ja izdara atsauci uz 56. punktu, vai ja ir izmaiņas lidostā, kas būtiski ietekmē tās caurlaides spēju un šīs spējas izmantošanu ⇒ vai pēc koordinācijas komitejas, dalībvalsts vai Komisijas pieprasījuma ← . Kā analīzi, tā arī metodi, uz ko tā pamatojas, dara pieejamas pusēm, kuras pieprasījušas analīzes veikšanu, un arī citām ieinteresētajām pusēm pēc to pieprasījuma. Par analīzes rezultātiem vienlaicīgi paziņo arī Komisijai.

<sup>20</sup> OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.

---

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
d) apakšpunkts

4. Pamatojoties uz analīzes rezultātiem, dalībvalsts par situāciju ar caurlaides spēju lidostā apspriežas ar lidostas vadības dienestu, aviosabiedrībām, kuras regulāri lieto lidostu, tās pārstāvošajām organizācijām, vispārējas nozīmes aviācijas pārstāvjiem, kas regulāri lieto lidostu, un gaisa satiksmes vadības iestādēm.

---

↓ jauns

5. Komisija var lūgt tīkla pārvaldītājam paust viedokli par to, kā tiek noteikta kapacitāte attiecībā pret to, kādas ir tīkla darbības vajadzības. Komisija var nākt klajā ar ieteikumiem. Dalībvalsts pamato jebkuru lēmumu, kas neatbilst minētajiem ieteikumiem. Šādu lēmumu paziņo Komisijai.

---

↓ 793/2004 1. panta 3. punkta  
d) apakšpunkts  
⇒ jauns

56. Ja problēmas ar caurlaides spēju rodas vismaz vienā saraksta periodā, dalībvalsts nodrošina, ka lidosta attiecīgajos periodos ir klasificēta kā koordinēta lidosta tikai tad, ja

- a) nepietiekamība ir tik nopietna, ka nav iespējams izvairīties no ievērojamiem kavējumiem konkrētajā lidostā; un
- b) nav iespējams atrisināt šīs problēmas īstermiņā.

67. Atkāpjoties no 56. punkta b) apakšpunkta, dalībvalstis izņēmuma gadījumos var klasificēt kā koordinētas lidostas tās lidostas, kuras tiek ietekmētas attiecīgajā periodā ⇒, kas var būt mazāks par sarakstu periodu ⇐.

---

↓ jauns

Atkāpjoties no 3., 4., 5. un 6. panta, dalībvalstis ārkārtas situācijās var attiecīgo lidostu uz konkrēto periodu klasificēt kā koordinētu lidostu.

8. Ja, atkārtoti izanalizējot jaudu un pieprasījumu koordinētā lidostā vai sarakstu koordinētā lidostā, izrādās, ka šajā lidostā ir izdevies izveidot tādu kapacitāti, kura ir pietiekama, lai atbilstu faktiskajai vai paredzētajai lidojumu kustībai, dalībvalsts pēc apspriešanās ar 4. punktā minētajām struktūrām maina lidostas klasifikāciju, to klasificējot par sarakstu koordinētu lidostu vai lidostu bez īpaša statusa.

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 1. panta 3. punkta  
e) apakšpunkts

→<sub>1</sub> 7. ← Ja →<sub>1</sub> koordinētā lidostā ← tiek nodrošināta jauda, kas ir pietiekama, lai veiktu faktiskās vai ieplānotās operācijas, šai lidostai pilnīgi koordinētas lidostas statusu atceļ.

↓ jauns

9. Pēc Komisijas pieprasījuma, kura var rīkoties gan pēc savas, gan arī pēc tīkla pārvaldītāja iniciatīvas, kā arī pēc apspriešanās ar 4. punktā minētajām struktūrvienībām, dalībvalsts gādā par to, lai lidosta, kurai nav klasifikācijas statusa, tiek klasificēta kā tīkla lidosta. Šādu lēmumu paziņo Komisijai. Ja Komisija uzskata, ka attiecīgajai lidostai tīklā vairs nav tādas nozīmes, tad pēc apspriešanās ar 4. punktā minētajām struktūrām tā šo lidostu pārklasificē par lidostu bez statusa.

10. Ja tiek pieņemts lēmums atbilstīgi 6., 8. vai 9. punktam, dalībvalsts to paziņo 4. punktā minētajām struktūrām vēlākais 1. aprīlī, ja runa ir par ziemas sarakstu plānošanas periodu, vai vēlākais 1. septembrī, ja runa ir par vasaras sarakstu plānošanas periodu.

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

#### ~~64.~~ pants

### Koordinācijas parametri

1. Atbildīgā dalībvalsts divas reizes gadā nodrošina ⇒ koordinācijas ⇐ parametru noteikšanu ~~laika nišu sadalei~~ koordinētajā lidostā ⇒ vai sarakstu koordinētajā lidostā ⇐, tajā pat laikā ņemot vērā visus būtiskos tehniskos, ⇒ funkcionālos, ⇐ darbības un vides ierobežojumus, kā arī visas ar tiem saistītās izmaiņas. ⇒ Šie ierobežojumi jā dara zināmi Komisijai. Vajadzības gadījumā Komisija ar tīkla pārvaldītāja atbalstu izskata šos ierobežojumus un nāk klajā ar ieteikumiem, kuri jāņem vērā dalībvalstij, pirms tā sāk koordinācijas parametru noteikšanu. ⇐

Šis pasākums pamatojas uz objektīvas analīzes datiem par gaisa satiksmes noregulēšanas iespējām, ņemot vērā dažādus satiksmes veidus šajā lidostā, gaisa telpas pārslogotību, kas varētu rasties koordinācijas perioda laikā, un situāciju ar caurlaides spēju.

~~32.~~ Parametru noteikšanu un izmantotās metodes, kā arī visas ar tām saistītās izmaiņas, sīki apspriež koordinācijas komitejā ar mērķi palielināt caurlaides spēju un sadalei pieejamo laika nišu skaitu, pirms tiek pieņemts galīgais lēmums par ⇒ koordinācijas ⇐ parametriem ~~attiecībā uz laika nišu sadali~~. Pēc pieprasījuma ieinteresētajām pusēm dara pieejamus visus attiecīgos dokumentus.

---

↓ jauns

3. Koordinācijas parametru noteikšana nedrīkst ietekmēt laika nišu piešķiršanas neitralitāti un nediskriminējošo raksturu.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

4. Parametrus savlaicīgi paziņo lidostas koordinātoram, pirms tiek veikta sākotnējā laika nišu  
⇒ iesniegšana ⇐ piešķiršana, lai tos ņemtu vērā konferencēs par lidojumu sarakstiem.

25. Tā pasākuma nolūkā, kas minēts 1. punktā, koordinators nosaka attiecīgos koordinācijas  
laika intervālus pēc apspriešanās ar koordinācijas komiteju un atbilstīgi noteiktajai caurlaides  
spējai, ja dalībvalsts to nenosaka.

---

↓ 95/93 (pielāgots)

## ⊠ Koordinācijas, sarakstu koordinācijas un datu vākšanas darbību organizācija ⊠

### 45. pants

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
a) apakšpunkts

### Sarakstu koordinators un koordinators

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

1. Dalībvalsts, kas atbildīga par sarakstu koordinēto lidostu vai koordinēto lidostu, ⇐ kura  
ietilpst tīklā, ⇐ nodrošina kvalificētas fiziskas vai juridiskas personas iecelšanu par attiecīgi  
sarakstu koordinatoru vai lidostas koordinatoru, iepriekš apspriežoties ar aviosabiedrībām, kas  
regulāri lieto lidostas pakalpojumus, tās pārstāvošajām organizācijām, lidostas vadības  
dienestu un koordinācijas komiteju, ja tāda pastāv. Vienu un to pašu sarakstu koordinatoru vai  
koordinatoru var iecelt vairāk nekā vienai lidostai.

↓ jauns

2. Dalībvalstis sekmē ciešu sadarbību starp koordinatoriem un sarakstu koordinatoriem, lai Eiropas līmenī izstrādātu kopīgus projektus. Atkarībā no šo projektu īstenošanas gaitas, Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanā sasniegtajiem rezultātiem un rezultātiem, kas atspoguļoti 21. pantā minētajā izvērtējuma ziņojumā, Komisija pieņem izpildes pasākumus saistībā ar Eiropas koordinatora izveidi. Šos izpildes pasākumus pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā paredzēto pārbaudes procedūru. Šā panta 3. punktā minētos principus, kas nosaka koordinatora neatkarību, *mutatis mutandis* piemēro arī Eiropas koordinatoram.

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

23. Dalībvalsts, kas atbildīga par sarakstu koordinēto lidostu vai koordinēto lidostu, nodrošina:

- a) ka sarakstu koordinētajā lidostā sarakstu koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neatkarīgi, neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami;
- b)  ka  koordinatora neatkarību koordinētajā lidostā,  koordinators  ir juridiskā, organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā neatkarīgs  funkcionāli nodalot koordinatoru no jebkuras konkrētas ieinteresētās puses,  dalībvalsts un šīs valsts iestādēm; tas nozīmē, ka

↓ jauns

i) juridiskā ziņā — koordinatora pamatfunkcijas, respektīvi, taisnīga un nediskriminējoša laika nišu piešķiršana, tiek uzticētas fiziskai vai juridiskai personai, kura nav tā pati persona, kas sniedz pakalpojumus lidostā, aviosabiedrība, kas apkalpo savienojumus no šīs lidostas, vai arī attiecīgās lidostas vadības struktūra;

ii) organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā — koordinatora rīcība ir autonoma attiecībā pret dalībvalsti, lidostas vadības dienestu, pakalpojumu sniedzējiem, aviosabiedrībām, kas apkalpo savienojumus no attiecīgās lidostas; koordinators nesaņem norādījumus no šo minēto personu puses un koordinatoram nav pienākuma tām atskaitīties, izņemot dalībvalsti; koordinators nepiedalās struktūrās, kuras tieši vai netieši atbildīgas par to pārvaldīšanu ikdienā, un koordinatoram ir tiesības pieņemt faktiskus lēmumus par to aktīvu elementiem, kas nepieciešami tā funkciju izpildei. Dalībvalstis gādā par to, lai koordinatora profesionālās intereses būtu ņemtas vērā tā, lai viņš varētu darboties pilnīgi neatkarīgi;

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts (pielāgots)

- c)  ka  ~~K~~koordinatora darbību finansēšanas sistēma ir tāda, kas ~~viņam~~ garantē  
 tā  neatkarību ~~bugu statusu~~;
- ed)  ka  koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neitrāli,  
nediskriminējoši un pārredzami.
- 

↓ jauns

Finansējumu, kas paredzēts c) punktā, gaisa pārvadātāji, kas darbojas koordinētajās lidostās, un lidostas nodrošina tā, lai tiktu garantēts taisnīgs finansiālā sloga sadalījums starp visām iesaistītajām personām un lai nebūtu tā, ka finansējums ir atkarīgs galvenokārt no vienas ieinteresētās personas. Dalībvalstis gādā par to, lai koordinatora rīcībā pastāvīgi būtu visi nepieciešamie resursi — gan cilvēkresursi, gan tehniskie un materiālie resursi, gan arī darbību sekmīgai veikšanai nepieciešamās tehniskās zināšanas.

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts (pielāgots)

34. Sarakstu koordinators un koordinators piedalās tādās aviosabiedrību starptautiskās konferencēs par lidojumu sarakstiem, ~~kadās atļauj Kopienas tiesības~~  kuras ir atbilstīgas Savienības tiesībām .

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts  
⇒ jauns

45. Sarakstu koordinators sniedz padomus aviosabiedrībām un iesaka alternatīvos ielidošanas un/vai izlidošanas laikus, ja ir ticams, ka varētu rasties pārslogotība.

56. Koordinators ir vienīgā persona, kas atbild par laika nišu sadali. Viņš piešķir laika nišas atbilstoši šīs regulas noteikumiem un rūpējas, lai ārkārtas situācijas gadījumā laika nišas varētu tikt piešķirtas arī ārpus darbalaika.

67. Sarakstu koordinators pārbauda aviosabiedrību veikto lidojumu atbilstību sarakstiem, kas ir ieteikti šīm sabiedrībām.

Koordinators pārbauda aviosabiedrību veikto lidojumu atbilstību laika nišām, kas ir piešķirtas tām. Šīs atbilstības pārbaudes veic sadarbībā ar lidostas vadības dienestu un gaisa satiksmes vadības iestādēm, un tās ņem vērā laiku un citus būtiskos parametrus, kas attiecas uz konkrēto lidostu.

~~7.~~ Visi sarakstu koordinatori un koordinatori sadarbojas, lai atklātu pretrunas sarakstos ~~⇒ un skubinātu gaisa pārvadātājus tās novērst.~~ ⇐

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
b) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

## 6. pants

### ⊠ Koordinācijas un sarakstu koordinācijas darbību pārredzamība ⊠

1. ~~⇒~~ Katra sarakstu perioda beigās ~~⇐~~ ~~K~~koordinators ~~⇒~~ vai sarakstu koordinators ~~⇐~~ ~~pēc pieprasījuma~~ iesniedz attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai ~~iekadēju~~ darbības atskaiti, ~~⇐~~ kurā izklāstīta vispārējā situācija laika nišu piešķiršanas un/vai sarakstu koordinācijas jomā. ~~⇐~~ ~~kas~~ ~~⇒~~ Ziņojumā izskatīta ~~⇐~~ jo īpaši ~~attiecās uz~~ ~~⇒~~ 9. panta 5. punkta un ~~⇐~~ ~~8.~~ ~~a~~ ~~13.~~ un ~~14~~ ~~18.~~ panta piemērošanu, kā arī ~~uz~~ visām sūdzībām par ~~8~~ ~~9.~~ un 10. panta piemērošanu, kas iesniegtas koordinācijas komitejai, un veiktajiem pasākumiem, lai tās atrisinātu. ~~⇒~~ Ziņojumā iekļauj arī rezultātus, kas gūti, aptaujājot ieinteresētās personas, par koordinatora piedāvāto pakalpojumu kvalitāti. ⇐

---

↓ jauns

2. Komisija var pieņemt paraugu 1. punktā minētajam darbības pārskatam. Šo izpildes aktu pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā paredzēto pārbaudes procedūru.

---

↓ 95/93  
→ 1 793/2004 1. panta 4. punkta  
c) apakšpunkts

~~→ 1 8. Koordinators pēc pieprasījuma un saprātīgā laikā ieinteresētajām pusēm un jo īpaši koordinācijas komitejas dalībniekiem vai novērotājiem pārskatīšanai rakstiskā veidā vai jebkādā citā viegli pieejamā veidā bez maksas dara pieejamu šādu informāciju.~~ ⇐

---

↓ jauns

3. Koordinators uztur un aktualizē elektronisko datu bāzi, kurai piekļuve ir bez maksas un kurā iekļauj šādu informāciju:

---

↓ 95/93

a) laika nišu piešķiršanas vēsturi hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu;

↓ 95/93 (pielāgots)

- b) aviosabiedrību pieprasītās laika nišas (~~sākotnējus pieteikumus~~) hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām;

↓ 95/93

⇒ jauns

- c) visas piešķirtās laika nišas un vēl neizpildītos aviosabiedrību laika nišu pieprasījumus, tos uzskaitot atsevišķi un hronoloģiskā kārtībā par visām aviosabiedrībām;
- d) atlikušās pieejamās laika nišas ⇒ attiecībā pret visu veidu ierobežojumiem, kas ņemti vērā koordinācijas parametros. Izmantojot šādu datu bāzi, gaisa pārvadātāji var pārbaudīt, vai ir pieejamas viņu prasībām atbilstošas laika nišas; ⇐

↓ jauns

- e) nodotās vai samainītās laika nišas, saistībā ar kurām ir norādīta arī iesaistīto pārvadātāju identitāte, kā arī tas, vai šī nodošana vai apmaiņa ir notikusi, izmantojot kompensāciju naudas vai kādā citā izteiksmē. Apstiprinātus datus par šīm kompensācijām naudas izteiksmē ik gadus publicē;

↓ 95/93

⇒ jauns

- ef) sīki izstrādātus datus par ~~kritērijiem, ko izmanto laika nišu piešķiršanā~~ ⇒ koordinācijas parametriem. ⇐

↓ jauns

Šo informāciju pastāvīgi atjaunina. Katras sezonas beigās koordinators gādā par to, lai tiktu publicēts 1. punktā minētais ziņojums par darbību.

4. Koordinators gādā par to, lai dati tiktu saglabāti un būtu pieejami vismaz 5 secīgus attiecīgos (ziemas vai vasaras) sarakstu plānošanas periodus.

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta d) apakšpunkts

~~9. Informāciju, kas minēta šā panta 8. punktā, dara pieejamu ne vēlāk kā attiecīgo konferenču par lidojumu sarakstiem sasaukšanas laikā un, ja vajadzīgs, konferenču gaitā un pēc tām.~~



~~Koordinators pēc pieprasījuma sniedz šo informāciju kopsavilkuma veidā. Par šādas apkopotas informācijas sniegšanu var pieprasīt maksu, kas saistīta ar izmaksām.~~

---

↓ 793/2004 1. panta 4. punkta  
e) apakšpunkts (pielāgots)  
⇒ jauns

105. Ja pieejami attiecīgie un vispārpieņemtie sarakstu informācijas ⇒ formāta ⇐ standarti, sarakstu koordinators, koordinators un aviosabiedrības lieto tos ar noteikumu, ka tie atbilst ~~Kopienai~~ ☒ Savienības ☒ tiesībām.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

### 7. pants

#### Informācija sarakstu koordinatoriem un koordinatoriem

1. Aviosabiedrības, kas darbojas vai plāno darboties ⇒ lidostā, kura ietilpst tīklā, ⇐ sarakstu koordinētājā lidostā vai koordinētājā lidostā, iesniedz ~~attiecīgi~~ sarakstu koordinatoram vai koordinatoram visu viņa pieprasīto būtisko informāciju. ⇒ Ja ir izmaiņas saistībā ar šo informāciju, gaisa pārvadātājs to nekavējoties paziņo sarakstu koordinatoram un koordinatoram. ⇐ Visu būtisko informāciju sniedz veidā un termiņā, kuru norādījis sarakstu koordinators vai koordinators. Aviosabiedrība, pieprasot piešķirt laika nišas, koordinatoru jo īpaši informē par to, vai šī sabiedrība varētu gūt labumu no jaunienācēja statusa atbilstīgi 2. panta 2. punktam attiecībā uz pieprasītajām laika nišām.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

Visu pārējo lidostu gadījumā, kurām nav konkrēta klasifikācijas statusa, ⇒ aviosabiedrības, kas darbojas vai plāno darboties lidostā, ⇐ lidostas vadības dienests ⇒, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ⇐ pēc koordinatora pieprasījuma sniedz visu ~~to~~ ☒ to ☒ rīcībā esošo informāciju par aviosabiedrību plānotajiem pakalpojumiem

---

↓ jauns

Pēc tīkla pārvaldītāja pieprasījuma sarakstu koordinators vai koordinators viņam nosūta visu šajā punktā minēto informāciju.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

2. Ja aviosabiedrība nesniedz 1. punktā minēto informāciju, izņemot gadījumu, kad tā pierāda, ka pastāv mīkstināši apstākļi, vai sniedz nepatiesu vai maldinošu informāciju, koordinators neņem vērā tās aviosabiedrības pieprasījumu vai pieprasījumus pēc laika nišām, uz kuru attiecas minētā trūkstošā, nepatiesā vai maldinošā informācija. ⇒ Viņš atsauc laika nišu sērijas, ja tās ir jau piešķirtas, un/vai aicina kompetento struktūru piemērot sankcijas atbilstoši valsts tiesībām. ⇐ Koordinators dod iespēju minētajai aviosabiedrībai iesniegt savus novērojumus.

3. Sarakstu koordinators vai koordinators, lidostas vadības dienests un gaisa satiksmes vadības iestādes apmainās ar visu informāciju, kuru tie pieprasa savu pienākumu veikšanai, tostarp datiem par lidojumiem un laika nišām ⇒ , jo sevišķi 17. panta piemērošanas nolūkā ⇐

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

### 58. pants

#### **Koordinācijas komiteja**

1. Atbildīgā dalībvalsts nodrošina, ka koordinētajā lidostā ir izveidota koordinācijas komiteja. Viena un tā pati koordinācijas komiteja var būt nozīmēta vairākās lidostās. Šajā komitejā uzņem vismaz aviosabiedrības, kuras regulāri lieto attiecīgo(-ās) lidostu(-as), un tās pārstāvošās organizācijas, attiecīgās lidostas vadības dienestu, attiecīgās gaisa satiksmes vadības iestādes, ~~un~~ vispārējās aviācijas pārstāvjus, kuri regulāri lieto lidostu ⇒ , tīkla pārvaldītāju, darbības izvērtēšanas iestādi un valsts uzraudzības iestādi attiecīgajā dalībvalstī ⇐ .

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

Koordinācijas komitejai ir šādi uzdevumi:

- a) izteikt priekšlikumus vai sniegt padomus koordinatoram un/vai dalībvalstij par
  - i) iespējām palielināt lidostas caurlaides spēju, kas noteikta saskaņā ar 3. pantu, vai uzlabot tās izmantojumu,
  - ii) koordinācijas parametriem, kas jānosaka saskaņā ar ~~64.~~ pantu,
  - iii) metodēm, kas lietojamas piešķirto laika nišu lietojuma pārraudzīšanai,

- iv) vietējām pamatnostādnēm ~~par laika nišu piešķiršanu vai to lietojuma pārraudzīšanu, ņemot vērā inter alia iespējamus apsvērumus saistībā ar vidi, kā noteikts 89. panta 58. punktā,~~
- v) ~~⇒ faktoriem, kas ietekmē ⇐ to satiksmes apstākļus uzlabojumiem, kas dominē konkrētajā lidostā,~~
- vi) nopietnām problēmām, ar kurām saskaras jaunienācēji, kā paredzēts ~~109. panta 96. punktā,~~
- vii) visiem jautājumiem, kas attiecas uz lidostas caurlaides spēju ~~⇒ , jo īpaši saistībā ar Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu un tīkla darbību; ⇐~~

---

↓ jauns

- b) sniegt darbības izvērtēšanas iestādei un valsts uzraudzības iestādei atzinumus par saikni starp koordinācijas parametriem un galvenajiem darbības rādītājiem, kas ieteikti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, tādiem kā definēts Komisijas Regulā (ES) Nr. 691/2010.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

- bc) būt par starpnieku starp visām attiecīgajām pusēm sūdzību gadījumos par laika nišu piešķiršanu, kā noteikts ~~119. pantā.~~

2. Dalībvalsts pārstāvjus un koordinatoru uzaicina uz koordinācijas komitejas sanāksmēm kā novērotājus. ~~⇒ Šajās sanāksmēs pēc pieprasījuma var piedalīties Komisija. ⇐~~

3. Koordinācijas komiteja izveido rakstisku reglamentu, kas aptver *inter alia* piedalīšanos, vēlēšanas, sanāksmju biežumu un lietoto~~m~~(-ās) valodu(-as).

Ikviens koordinācijas komitejas dalībnieks var ierosināt vietējās pamatnostādnes saskaņā ar ~~89. panta 58. punktu. Pēc koordinatora pieprasījuma koordinācijas komiteja apspriež ierosinātās vietējās pamatnostādnes par laika nišu sadali, kā arī tās pamatnostādnes, kas ierosinātas par piešķirto laika nišu lietojuma pārraudzīšanu. Ziņojumu par apspriedēm koordinācijas komitejā iesniedz attiecīgajai dalībvalstij ar norādi uz attiecīgajām nostājām, kas paziņotas komitejā. ⇒ Šo ziņojumu arī dara zināmu darbības izvērtēšanas iestādei un tīkla pārvaldītājam. ⇐~~

↓ 95/93 (pielāgots)

## ⊠ Laika nišu piešķiršana ⊠

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts

⇒ jauns

### ~~109.~~ pants

#### Laika nišu kopējais fonds

1. Koordinators izveido kopējo fondu, kurā ir visas laika nišas, ~~kas nav sadalītas saskaņā ar 8. panta 2. un 4. punktu.~~ Visu jaunizveidoto laika nišu caurlaides spēju, kas noteikta atbilstīgi 3. panta 3. punktam, iekļauj kopējā fondā.

~~2. Laika nišu sērija, kas ir piešķirta aviosabiedrībai regulāro vai plānoto neregulāro gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai, nedod šai aviosabiedrībai tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā saraksta periodā, ja vien šī aviosabiedrība nevar pierādīt koordinatoram, ka šīs koordinatora piešķirtās laika nišas minētajā saraksta periodā šī aviosabiedrība izmantojusi vismaz 80% apmērā no laika, kuram tās bijušas piešķirtas.~~

~~62.~~ Neskarot šīs regulas ~~810.~~ panta 2. ~~⇒ un 3. ⇐~~ punktu un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 19. panta 2. punktu, kopējā fondā ievietotās laika nišas sadala starp aviosabiedrībām, kas lūdz to piešķiršanu. 50 % no šīm laika nišām vispirms piešķir jaunienācējiem, ja vien šo jaunienācēju kopējais pieprasījums nav mazāks par 50 %. ~~⇒ Jaunienācējiem atvēlēto priekšrocību saglabā visā sarakstu plānošanas periodā. ⇐~~ Koordinators taisnīgi apstrādā jaunienācēju un citu aviosabiedrību pieprasījumus atbilstīgi katras saraksta dienas koordinācijas periodiem.

Starp jaunienācēju pieprasījumiem priekšroka ir dodama tām aviosabiedrībām, kam ir tiesības uz jaunienācēja statusu saskaņā ar 2. panta ~~b)2.~~ punkta ~~i) un ii)~~ apakšpunktu ~~vai 2. panta b) punkta i) un iii) apakšpunktu.~~

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts

3. Neskarot 10. panta 2. punktu, situācijā, kad visus attiecīgo aviosabiedrību pieprasījumus pēc laika nišām nevar apmierināt, priekšroku dod gaisa satiksmes komercpakalpojumiem un jo īpaši regulārajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem un plānotajiem neregulārajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem. Vienas un tās pašas pakalpojumu kategorijas konkurējošo pieprasījumu gadījumā priekšroku dod visu gadu veiktajiem lidojumiem.

---

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts  
⇒ jauns

~~74.~~ Jaunienācējs, kuram tikusi piedāvāta laika nišu sērija vienas stundas laika robežās pirms vai pēc tā pieprasītā laika, bet kurš nav pieņēmis šo piedāvājumu, zaudē jaunienācēja statusu  
⇒ attiecībā uz šo sēriju ⇐ minētajā saraksta periodā.

~~85.~~ To pakalpojumu gadījumā, kurus sniedz aviosabiedrību grupa, tikai viena no aviosabiedrībām var pieteikties uz pieprasīto laika nišu saņemšanu. Aviosabiedrība, kura sniedz šādu pakalpojumu, uzņemas atbildību par to darbības kritēriju ievērošanu, kas vajadzīgi, lai ~~saglabātu~~ ⇒ izmantotu ⇐ ~~810.~~ panta 2. punktā minēto ⇒ prioritāti ⇐ ~~vēsturisko prioritāti.~~

---

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

Laika nišas, kas piešķirtas vienai aviosabiedrībai, var lietot cita aviosabiedrība vai citas aviosabiedrības, kas ~~piedalās maršruta kopīgajā apkalpošanā~~ ⇒ ietilpst aviosabiedrību grupā ⇐, ar noteikumu, ka tās aviosabiedrības apzīmējuma kods, kurai ir piešķirtas laika nišas, koordinācijas un pārraudzības nolūkā turpina būt kopīgā reisa apzīmējumā. Pārtraucot minēto kopīgo apkalpošanu, šādi lietotās laika nišas paliek tās aviosabiedrības rīcībā, kurai tās sākotnēji tika piešķirtas. ~~Aviosabiedrības, kas iesaistītas kopīgo maršrutu apkalpošanā, koordinatoriem dara zināmu informāciju p~~Par šādiem gaisa satiksmes pakalpojumiem ☒ aviosabiedrības, kas ietilpst grupā, paziņo koordinatoram ☒ ~~pirms to sākšanas~~ ⇒, un tos var uzsākt tikai tad, kad koordinators ir sniedzis nepārprotamu apstiprinājumu ⇐.

---

↓ jauns

Ja laika nišu sēriju, kas piešķirta vienam gaisa pārvadātājam, izmanto cits gaisa pārvadātājs, neraugoties uz šā punkta nosacījumiem, koordinators pēc attiecīgo pārvadātāju uzklaušanās šo laika nišu sēriju atsauc un novieto atpakaļ kopējā fondā.

---

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts

~~96.~~ Ja jaunienācējām sabiedrībām turpina pastāvēt nopietnas problēmas, attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka tiek sasaukta lidostas koordinācijas komitejas sapulce. Šīs sapulces mērķis ir izskatīt situācijas uzlabošanas iespējas. Komisiju uzaicina uz šādu sapulci.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts

~~67.~~ Ja pieprasīto laika nišu nevar piešķirt, koordinators informē aviosabiedrību, kas iesniegusi pieprasījumu, par attiecīgiem cēloņiem un norāda tuvāko alternatīvo laika nišu.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

58. Koordinators ņem vērā arī papildu ~~noteikumus un~~ pamatnostādnes, kuras izveidojusi gaisa satiksmes nozare  Savienībā vai  visā pasaulē vai ~~Kopienā~~, kā arī vietējās pamatnostādnes, kuras ierosinājusi koordinācijas komiteja un apstiprinājusi dalībvalsts vai jebkura cita kompetentā iestāde, kas ir atbildīga par konkrēto lidostu, ar noteikumu, ka šādas ~~noteikumi un~~ pamatnostādnes neietekmē koordinatora neatkarīgo statusu, atbilst ~~Kopienu~~  Savienības  tiesībām, ~~un~~ tiecas palielināt lidostas caurlaides spējas efektīvu izmantojumu ⇒, ir iepriekš paziņotas Komisijai un Komisija tās ir apstiprinājusi ⇐ .  
~~Attiecīgā dalībvalsts šos noteikumus paziņo Komisijai.~~

---

↓ jauns

Vietējās vadlīnijas var attiekties tikai uz piešķirto laika nišu uzraudzību un izmantošanu un uz laika nišu sērijas definējuma maiņu nolūkā samazināt tās garumu līdz mazāk nekā 10 laika nišām ziemas sarakstu plānošanas periodā vai līdz mazāk nekā 15 laika nišām vasaras sarakstu plānošanas periodā, bet nevienā no gadījumiem tās nesamazinot līdz mazāk nekā 5 laika nišām. Laika nišu sērijas garuma samazinājumu piemēro vienīgi tajās lidostās, kur gaisa pārvadājumu pakalpojumu pieprasījums dažādās sezonās krasi atšķiras.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)

79. Koordinators, papildus plānotajai laika nišu sadalei attiecīgajā saraksta periodā, cenšas ātri apmierināt pieprasījumus pēc vienas laika nišas jebkuram aviācijas veidam, ieskaitot vispārējas nozīmes aviāciju. Šajā nolūkā var lietot laika nišas, kas palikušas ~~10. pantā~~ ~~minētajā~~ kopējā fondā pēc sadalīšanas starp pieprasījuma iesniedzējām aviosabiedrībām, un ātri pieejamās laika nišas.

### 810. pants

Iepriekšējā periodā izmantotās  ~~Laika nišasu sadales process~~

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts

1. Laika nišu sērijas piešķir pieteikumu iesniedzējām aviosabiedrībām no laika nišu kopējā fonda kā atļaujas lietot lidostas infrastruktūru nolaišanās vai pacelšanās nolūkā tajā saraksta periodā, attiecībā uz kuru tās ir pieprasītas, un šo atļauju termiņa beigās tās tiek nodotas atpakaļ laika nišu kopējā fondā, kas izveidots atbilstīgi ~~109.~~ 109. panta noteikumiem.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

2. Neierobežojot 7., ~~8. un 9. pantu, 10. panta 1. punktu, 12., 13. un 14. pantu, šā panta 1. punkts nav piemērojams,~~ ⇒ attiecīgajai aviosabiedrībai dod prioritāti, kad tiek piešķirta tā pati laika nišu sērija nākamajā līdzvērtīgajā saraksta periodā, ja minētā aviosabiedrība to pieprasījusi termiņā, kas norādīts 7. panta 1. punktā, un ⇐ ja ir ievēroti turpmāk minētie nosacījumi:

- a) ☒ šī ☒ aviosabiedrība jau lietojusi laika nišu sēriju regulāro un plānoto neregulāro gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai, un
- b) ☒ šī ☒ aviosabiedrība var koordinātoram pierādīt, ka šo koordinātorā piešķirto laika nišu sēriju saraksta periodā šī aviosabiedrība izmantojusi vismaz ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % apmērā no laika, kuram tā bijusi piešķirta.

~~Šādā gadījumā minētā laika nišu sērija dod attiecīgajai aviosabiedrībai tiesības uz tādu pašu laika nišu sēriju nākošajā līdzvērtīgajā saraksta periodā, ja minētā aviosabiedrība to pieprasa termiņā, kas minēts 7. panta 1. punktā.~~

~~43. Laika nišu sērijas secības maiņu pirms 9. pantā minētajā kopējā fondā atlikušo laika nišu piešķiršanas citām pieteikumu iesniedzējām aviosabiedrībām apstiprina tikai darbības iemeslu dēļ ⇒, piemēram, ja mainījies aviosabiedrības izmantotā gaisa kuģa tips vai apkalpotais maršruts, ⇐ vai gadījumā, ja aviosabiedrību, kas iesniedza pieprasījumu, laika nišu secība tiktu uzlabota attiecībā pret to secību, kas tika sākotnēji pieprasīta. Tā nestājas spēkā, pirms koordinātorā nav izteicis savu apstiprinājumu.~~

---

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts  
⇒ jauns

~~34. Laika nišas, kas aviosabiedrībai piešķirtas pirms 31. janvāra nākamajai vasaras sezonai vai pirms 31. augusta nākamajai ziemas sezonai, bet nodotas atpakaļ koordinātoram atkārtotai piešķiršanai pirms šiem datumiem, aprēķinā par to izmantošanu neņem vērā ⇒, ja vien laika nišas, kuras vēl aizvien ir piešķirtas, neveido sēriju 2. panta 13. punkta nozīmē ⇐.~~

---

↓ jauns

Laika nišas, kuras iegādās svētku dienās, iekļaus nākamās sezonas sērijā, neliekot paskaidrot, kāpēc tās netika izmantotas.

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

45. Ja laika nišu sērijas izmantošanu ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % apmērā nevar pierādīt, ⇒ 2. punktā minēto prioritāti nedod ⇐ ~~visas laika nišas, kas ietilpst šajā sērijā, nodod kopējā fondā~~, ja vien to neizmantošanu nevar pamatot ar kādu no šādiem iemesliem:

- a) ar neparedzētiem un nenovēršamiem apstākļiem, kas ir ārpus šīs aviosabiedrības kontroles iespējām un kas rada
  - i) gaisa kuģa tipa, ko parasti izmanto attiecīgās gaisa satiksmes līnijas apkalpošanai, ~~ekspluatācijas pārtraukšanu~~  izlidošanas aizliegumu  ,
  - ii) lidostas vai gaisa telpas ⇒ pilnīgu vai daļēju ⇐ slēgšanu,
  - iii) nopietnus darbības traucējumus attiecīgajās lidostās, ieskaitot tās laika nišu sērijas citās ~~Kopienas~~  Savienības  lidostās, kas saistītas ar maršrutiem, kurus ietekmē šādi traucējumi, konkrētā saraksta perioda būtiskajā daļā;
- b) ar gaisa satiksmes pakalpojumu pārtraukšanu tādu darbību dēļ, kuru mērķis ir kaitēt šiem pakalpojumiem ⇒ , piemēram, streika gadījumā, ⇐ un dēļ kurām šai aviosabiedrībai praktiski un/vai tehniski nav iespējams veikt ieplānotās operācijas;
- c) ar nopietniem finansiāliem zaudējumiem, ko cieš attiecīgā ~~Kopienas~~  Savienības  aviosabiedrība un kas ir par iemeslu tam, ka licencējošās iestādes tai piešķir pagaidu licenci, kamēr notiek šīs aviosabiedrības finansiālā reorganizācija atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 9. panta 1. punktam;
- d) ar tiesvedību, kas attiecas uz 12. panta piemērošanu maršrutos, kur sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir tikušas ieviestas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 16. pantam, kā rezultātā īslaicīgi tiek apturēta šādu maršrutu apkalpošana.

↓ jauns

Aizliegumu darbībai Eiropas Savienībā, kas pieņemts saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006<sup>21</sup>, nevar pieņemt kā iemeslu, kas pamato laika nišu sērijas neizmantošanu šā punkta nozīmē.

↓ 793/2004 1. panta 6. punkts

56. Pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija pārbauda, kā 45. punktu piemēro tās lidostas koordinators, uz kuru attiecas šī regula.

<sup>21</sup> OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.



Komisija pieņem lēmumu divu mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas saskaņā ar procedūru, kas minēta ~~13~~16. panta 2. punktā.

↓ jauns

7. Lai arī nav izpildīti 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētie nosacījumi, Komisija var tomēr pieņemt lēmumu, ka tās pašas sērijas prioritārā kārtā ir jāpiešķir gaisa pārvadātājiem arī nākamajā sarakstu plānošanas periodā, ja to pamato neatliekama steidzamība saistībā ar ārkārtējiem notikumiem, kuru dēļ ir nepieciešams nodrošināt konsekvenci šajās lidostās piemērojamos pasākumos. Komisija pieņem nepieciešamos pasākumus, kuru piemērošanas termiņš nav ilgāks par viena sarakstu plānošanas perioda ilgumu. Komisija šos tūlītēji piemērojamos izpildes aktus pieņem saskaņā ar 16. panta 3. punktā paredzēto pārbaudes procedūru.

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

#### 8.b pants

#### **Kompensācijas prasību noraidīšana**

8. ⇒ ~~Prioritāte attiecībā uz~~ ~~Tiesības uz~~ ~~8.~~ šā panta 2. punktā ~~minētajām~~  minēto  laika nišu sēriju ~~un~~ nedod pamatu jebkādam prasībām par kompensāciju attiecībā uz ikvienu  šīs prioritātes  ierobežojumu vai likvidēšanu, ko ievieš saskaņā ar ~~Kopienas~~  Savienības  tiesībām, jo īpaši piemērojot Līguma noteikumus attiecībā uz gaisa transportu.

↓ jauns

#### 11. pants

#### **Laika nišu rezervēšana**

1. Lidostas vadības dienests var pieņemt lēmumu izmantot lidostas maksu sistēmu kā atturošu līdzekli, lai gaisa pārvadātāji laika nišas nenodotu atpakaļ 9. pantā minētajā fondā pārāk vēlu, un tos saukt pie atbildības par to, ka tie lidostas infrastruktūru ir rezervējuši, bet nav izmantojuši. Ievēro šādus principus:

a) pirms šāda lēmuma pieņemšanas ievēro procedūru, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK<sup>22</sup> 6. pantā. Apspriežas arī ar koordinatoru. Koordinētās lidostās, uz kurām Direktīvas 2009/12/EK 1. panta 2. punkts neattiecas, lidostas vadības dienests apspriežas ar koordinatoru komiteju un koordinatoru;

<sup>22</sup> OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.

b) šis lēmums neietekmē laika nišu piešķiršanas procesa un lidostas maksu sistēmas nediskriminējošo un pārredzamo dabu;

c) šis lēmums neattur gaisa pārvadātājus no ienākšanas tirgū vai no pakalpojumu attīstīšanas un aprobežojas vienīgi ar to izmaksu segšanu, kas rodas lidostai, rezervējot neizmantotajām nišām atbilstošu lidostas kapacitāti;

d) par lidostas infrastruktūras rezervēšanu, bet tās neizmantošanu pie atbildības nesauc saistībā ar šādām nišām: nišām, kas piešķirtas, bet kuras nodotas atpakaļ kopējā nišu fondā pirms 31. janvāra, ja ir runa par nākamās vasaras sarakstu plānošanas periodu, vai pirms 31. augusta, ja ir runa par nākamās ziemas sarakstu plānošanas periodu; nišām, kas sakrīt ar svētku dienām un kas nodotas atpakaļ fondā tajos pašos datumos, kā arī nišām, kuru neizmantošanu var pamatot ar 10. panta 5. punktu;

e) šo lēmumu paziņo koordinatoram, ieinteresētajām personām un Komisijai vismaz sešus mēnešus pirms attiecīgā sarakstu plānošanas perioda sākuma.

2. Koordinators paziņo lidostas vadības dienestam visu informāciju, uz kuras pamata var īstenot pirmajā punktā minēto lēmumu.

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)

## 12. pants

### Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

1. Ja atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 16. pantam maršrutā ir tikušas ieviestas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalsts koordinētajā lidostā var rezervēt laika nišas, kas vajadzīgas to lidojumu veikšanai, kas paredzēti minētajā maršrutā. Ja rezervētās laika nišas attiecīgajā maršrutā netiek lietotas, tās dara pieejamas jebkurai citai aviosabiedrībai, kas ir ieinteresēta maršruta apkalpošanā atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ievērojot 2. punktu. Ja neviena aviosabiedrība nav ieinteresēta maršruta apkalpošanā un attiecīgā dalībvalsts neizsludina uzaicinājumu uz ~~izsolu~~ konkursu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 16. panta 10. punktu, 17. panta 3. līdz 7. punktu un 18. panta 1. punktu, laika nišas vai nu rezervē citam maršrutam, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, vai arī tās ievieto atpakaļ kopējā fondā.

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)

2. Konkursa procedūru, kas izveidota Regulas (EK) Nr. 1008/2008 16. panta 9. punktā, 17. panta 3. ~~līdz~~ un 7. punktā un 18. panta 1. punktā, izmanto šī panta 1. punktā norādīto laika nišu lietojuma gadījumā, ja vairākas ~~Kopienas~~ Savienības aviosabiedrības ir ieinteresētas maršruta apkalpošanā un nav spējušas iegūt laika nišas vienu stundu pirms vai pēc tā laika, kas pieprasīts koordinatoram.

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)

## ⊗ Laika nišu pārvietojamība ⊗

~~8.13.~~ pants

### Laika nišu ⊗ nodošana un apmaiņa ⊗ pārvietojamība

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
⇒ jauns

1. Laika nišas var:

- a) pārcelt no viena maršruta vai pakalpojuma veida uz citu maršrutu vai pakalpojuma veidu, kuru apkalpo vai sniedz viena un ~~tās~~ pati aviosabiedrība;
- b) nodot: ⇒ no vienas aviosabiedrības citai aviosabiedrībai ar finansiālu vai citādu kompensāciju vai bez tās; ⇐
  - ~~i) starp mātesabiedrību un meitasabiedrību un starp vienas un tās pašas mātesabiedrības meitasabiedrībām;~~
  - ~~ii) kā daļu no aviosabiedrības kapitāla kontroles iegūšanas;~~
  - ~~iii) pilnas vai daļējas pārņemšanas gadījumā, kad laika nišas ir tieši saistītas ar pārņemto aviosabiedrību;~~
- c) apmainīt viens pret vienu starp aviosabiedrībām ⇒ ar finansiālu vai citādu kompensāciju vai bez tās ⇐.

↓ jauns

2. Dalībvalsts ievieš pārredzamu regulējumu, kurā gaisa pārvadātāji, kurus interesē laika nišu nodošana vai apmaiņšana, ievērojot Savienības tiesības, var slēgt par to līgumus.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

2 Par 1. punktā minēto nodošanu vai apmaiņu paziņo koordinātoram, un tā stājas spēkā tikai tad, kad koordinātors ir izteicis apstiprinājumu. Koordinātors neapstiprina minēto nodošanu vai apmaiņu, ja tā neatbilst šīs regulas prasībām un ja koordinātors nav pārliecinājies, ka

- a) netiek skartas lidostu darbības, ņemot vērā visus tehniskos, ⇒ funkcionālos, ⇐ darbības un ar vidi saistītos ierobežojumus;
- b) tiek ievēroti ierobežojumi, kas noteikti atbilstīgi 912. pantam;
- c) laika nišu nodošana neietilpst ☒ šā panta ☒ 3. punkta darbības jomā.

---

↓ jauns

Saistībā ar 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto nodošanu vai apmaiņu gaisa pārvadātāji paziņo koordinātoram informāciju par iespējamu kompensāciju naudā vai cita veidā. Sīkākas ziņas par šo kompensāciju, ar kuru ir notikusi nodošana vai apmaiņa, ir konfidenciālas, un koordinātors tās var pēc pieprasījuma izpaust tikai dalībvalstij, kur atrodas attiecīgā lidosta, vai Komisijai. Veicot šādu nodošanu vai apmaiņu, nedrīkst piemērot nosacījumus, kuru nolūks būtu mazināt uz laika nišām pretendējošā gaisa pārvadātāja iespējas konkurēt ar gaisa pārvadātāju, kas nodod nišas vai ar tām apmainās.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)

3. Laika nišas, kas piešķirtas jaunienācējam, kas definēts 2. panta b) punktā, nedrīkst nodot veidā, kas noteikts šī panta 1. punkta b) apakšpunktā, divu līdzvērtīgo saraksta periodu laikā, izņemot gadījumus, kad notiek ~~ar~~ bankrotējušā ~~ar~~ uzņēmuma darbību likumīga pārņemšana;

Laika nišas, kas piešķirtas jaunienācējam, kā noteikts 2. panta ~~b) 2.~~ 2. punkta ~~ii) un~~ ~~iii)~~ b) apakšpunktā, nedrīkst pārcelt uz citu maršrutu, kā noteikts šī panta 1. punkta a) apakšpunktā, divu līdzvērtīgo saraksta periodu laikā, ja vien jaunienācējam jaunajā maršrutā netiktu piešķirta tā pati priekšrocība, kāda bija sākotnējā maršrutā.

Laika nišas, kas piešķirtas jaunienācējam, kā noteikts 2. panta ~~b) 2.~~ 2. punktā, nedrīkst apmainīt, kā noteikts šī panta 1. punkta c) apakšpunktā, divu līdzvērtīgo saraksta periodu laikā, izņemot gadījumus, kas tas ir vajadzīgs, lai uzlabotu laika nišu secību šiem pakalpojumiem attiecībā pret sākotnēji pieprasīto secību.

---

↓ 793/2004 1. panta 5. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

#### 14. pants

⊗ Konkurences noteikumi ⊗

Šī regula neskar valsts iestāžu pilnvaras ~~pieprasīt~~ ⇒ apstiprināt ⇐ laika nišu nodošanu starp aviosabiedrībām un noteikt, kā tās tiek sadalītas, atbilstīgi valsts konkurences tiesībām vai Līguma 81. vai 82. ⊗ 101., 102. ⊗ ⇒ vai 106. ⇐ pantam, vai Padomes Regulai (EK) Nr. 139/2004<sup>23</sup>. ~~Šāda nodošana var notikt tikai bez naudas kompensācijas.~~

---

↓ 545/2009 1. panta 1. punkts

#### ~~10.a pants~~

~~Šīs regulas 12. panta 2. punkta piemērošanas nolūkā koordinatori atzīst, ka gaisa pārvadātājiem 2010. gada vasaras lidojumu saraksta periodā ir tiesības uz laika nišu sērijām, kas tiem saskaņā ar šo regulu bija piešķirtas 2009. gada vasaras lidojumu saraksta perioda sākumā.~~

---

↓ jauns

### **Deleģētie akti un komiteja**

#### 15. pants

##### **Deleģēšanas kārtība**

1. Pilnvaras pieņemt deleģētu aktu Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā paredzētos nosacījumus.
2. Šīs pilnvaras pieņemt 3. panta 3. punkta beigās minētos deleģētos aktus piešķir Komisijai uz neierobežotu laiku no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt pilnvaru deleģēšanu, kas minēta 3. panta 3. punkta beigās. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā precizēto pilnvaru deleģēšanu. Atsauksana stājas spēkā nākamajā dienā pēc minētā lēmuma

---

<sup>23</sup> OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā precizēts. Lēmums par atsaukšanu neietekmē citu, jau spēkā esošu deleģēto aktu spēkā esību.

4. Tiklīdz kā Komisija pieņem kādu deleģētu aktu, tas vienlaikus tiek paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Deleģētie akti, kas minēti 3. panta 3. punkta beigās, stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc šā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam vai Padomei Eiropas Parlaments vai Padome nav cēlusi iebildumus vai ja pirms šā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējusi Komisiju par savu nodomu iebildumus necelt. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts

### 16. pants

#### Komiteju~~as~~ procedūra

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts  
⇒ jauns

1. Komisijai palīdz komiteja. ⇒ Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē. ⇐

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro ~~5. un 7. pantu Padomes Lēmumā 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus~~ ⇒ Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu<sup>24</sup> ⇐.

~~Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.~~

↓ jauns

Ja komitejas atzinums ir jāsaņem, izmantojot rakstisku procedūru, šo procedūru slēdz bez rezultāta gadījumos, kad atzinuma sniegšanas termiņā to nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļu divu trešdaļu vairākums.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu saistībā ar 5. pantu.

<sup>24</sup> OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts

~~34.~~ Komisija turklāt var apspriesties ar komiteju par jebkuriem citiem jautājumiem saistībā ar šīs regulas piemērošanu.

~~4. Komiteja pieņem savu reglamentu.~~

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

## ⊠ Īstenošanas pasākumi ⊠

### 17. pants

#### ⊠ Atbilstība starp laika nišām un lidojuma plāniem ⊠

1. ⇒ Gaisa pārvadātājs, iesniedzams lidojuma plānu, tajā iekļauj atsauci uz tam piešķirto laika nišu. Tīkla pārvaldnieks noraida ⇐ ~~Kompetentās gaisa satiksmes pārvaldības iestādes var noraidīt~~ aviosabiedrības lidojuma plānu, ja aviosabiedrība plāno veikt gaisa kuģu pacelšanos vai nolaišanos koordinētajā lidostā koordinācijas periodos, ja koordinators tai nav piešķīris laika nišu. ⇒ Komerccaviācijas gaisa kuģu ekspluatantiem nav jābūt laika nišai, ja tiem nākas veikt lidojumu ārpus laika nišā paredzētā laika robežām un ja šī kavēšanās nav notikusi aeronavigācijas pakalpojumu dēļ. ⇐

↓ jauns

2. Dalībvalsts pieņem pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu informācijas apmaiņu starp koordinatoru, tīkla pārvaldītāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un lidostas vadības dienestu.

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts  
⇒ jauns

### ~~18.~~ pants

#### Izpilde

~~21.~~ Koordinators atsauc laika nišu sērijas, kas uz laiku piešķirtas aviosabiedrībai tās nostiprināšanās procesā, un novieto tās kopējā fondā 31. janvārī turpmākajai vasaras sezonai vai 31. augustā turpmākajai ziemas sezonai, ja aviosabiedrībai minētajā dienā nav darbības licences vai tai līdzvērtīgas licences vai ja kompetentā licencēšanas iestāde nav norādījusi, ka

tiks izsniegta darbības licence vai tai līdzvērtīga licence pirms attiecīgā saraksta perioda sākuma. ⇒ Licencēšanas jomā kompetentās iestādes regulāri paziņo koordinātoram atjauninātu informāciju un saprātīgā termiņā atbild uz tā lūgumiem. ⇐

~~3. Koordinators atsauk un novieto kopējā fondā aviosabiedrības laika nišu sērijas, kuras tā ir saņēmusi apmaiņas ceļā atbilstoši 9. panta 1. punkta e) apakšpunktam, ja tās nav tikušas izmantotas kā plānots.~~

42. Aviosabiedrības, kas atkārtoti ⇐ vai ⇐ un tīši sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus laikā, kas būtiski atšķiras no piešķirtās laika nišas, kas ir daļa no laika nišu sērijas, vai lieto laika nišas veidā, kas būtiski atšķiras no tā veida, kāds tika norādīts nišu piešķiršanas laikā, un tādēļ rada traucējumus lidostai vai gaisa satiksmes darbībām, zaudē savu ⇐ prioritāti ⇐ statusu, kas norādīts §10. panta 2. punktā. Koordinators pēc tam, kad ir uzklaušījis attiecīgo aviosabiedrību un vienreiz to ir brīdinājis, var nolemt atsaukt laika nišu sērijas no minētās aviosabiedrības pirms saraksta perioda atlikušās daļas beigām un novietot tās kopējā fondā. ⇐ Ja šis gaisa pārvadātājs pieprasa līdzvērtīgas nišas, koordinātoram nav pienākuma tam tās piešķirt. ⇐

⇓ jauns

Dalībvalsts gādā par to, lai koordinators ieviestu iedarbīgu sistēmu šā panta piemērošanas uzraudzībai.

⇓ 793/2004 1. panta 9. punkts  
(pielāgots)  
⇐ jauns

53. Dalībvalstis nodrošina, ka ir pieejamas ⇐ un tiek piemērotas ⇐ efektīvas, samērīgas un preventīvas sankcijas vai tiem līdzvērtīgi pasākumi, lai vērstos pret

- ~~☒ ja notiek ☒ atkārtotai ⇐ vai ⇐ un tīši sniedz gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai ⇐ bez attiecīgas laika nišas vai ⇐ laikā, kas būtiski atšķiras no piešķirtās laika nišas, kas ir daļa no laika nišu sērijas, vai laika nišas lietošanai veidā, kas būtiski atšķiras no tā veida, kāds tika norādīts nišu piešķiršanas laikā, ja tā rada traucējumus lidostai vai gaisa satiksmes darbībām.~~

⇓ jauns

- ja attiecībā uz nākamo vasaras sezonu laika nišas tiek nodotas atpakaļ pēc 31. janvāra, bet attiecībā uz nākamo ziemas sezonu — pēc 31. augusta, vai arī ja tiek saglabātas neizmantotās nišas, piemērojot sankcijas, būtu jāņem vērā iespēja izmantot 11. pantā paredzēto mehānismu;

- ja tiek atteikts paziņot koordinātoram vai sarakstu koordinātoram 7. un 13. pantā paredzēto informāciju, vai ja ir paziņota kļūdaina vai maldinoša informācija.

Par šo sankciju piemērošanu pienācīgi informē koordinātoru.



---

↓ 793/2004 1. panta 9. punkts  
⇒ jauns

~~64.~~ Neskarot 10. panta ~~45.~~ punktu, ja aviosabiedrība nevar izmantot laika nišu sēriju ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ % apmērā, kas noteikts ~~810.~~ panta 2. punktā, koordinators pēc tam, kad ir uzklaušījis attiecīgo aviosabiedrību, var nolemt atsaukt laika nišu sērijas no minētās aviosabiedrības pirms saraksta perioda atlikušās daļas beigām un novietot tās kopējā fondā.

Neskarot 10. panta ~~45.~~ punktu, ja pēc piešķirtā laika, kas atbilst ⇒ 15 ⇐ ~~20~~ % no sērijas derīguma perioda, nav tikušas izmantotas minētās sērijas laika nišas, koordinators pēc tam, kad ir uzklaušījis attiecīgo aviosabiedrību, novieto tās kopējā fondā līdz saraksta perioda atlikušās daļas beigām. ⇒ Koordinators var nolemt atsaukt laika nišu sērijas pirms tāda perioda beigām, kas atbilst 15 % no laika nišu sērijas derīguma termiņa, ja pārvadātājs neapliecina savu nodomu tās izmantot. ⇐

---

↓ 793/2004 1. panta 7. punkts  
(pielāgots)

#### ~~119.~~ pants

### Sūdzības un pārsūdzības tiesības

1. Neskarot pārsūdzības tiesību izmantošanu saskaņā ar valstu tiesību aktiem, sūdzības saistībā ar 7. panta 2. punkta, ~~8., 8.a un 109., 10., 13. un 17. panta un 118. panta 1. līdz 4. punkta un 6. 1., 2. un 4. punkta~~ piemērošanu iesniedz koordinācijas komitejai. Komiteja izskata jautājumu viena mēneša laikā pēc sūdzības iesniegšanas un, ja iespējams, iesniedz priekšlikumus koordinatoram, lai mēģinātu atrisināt problēmu. Ja sūdzību nevar apmierināt, atbildīgā dalībvalsts ~~tuvāko~~ ☒ uz papildu termiņu ☒ divu mēnešu laikā var paredzēt starpniecību, ko īsteno aviosabiedrības vai lidostas pārstāvošā organizācija vai cita trešā puse.

2. Dalībvalstis atbilstīgi saviem tiesību aktiem veic attiecīgus pasākumus, lai aizsargātu koordinatorus pret prasībām par zaudējumiem, kas saistītas ar to pienākumiem saskaņā ar šo regulu, izņemot rupjas nolaidības un tīšu nodarījumu gadījumus.

---

↓ 95/93

#### ~~120.~~ pants

---

↓ 793/2004 1. panta 8. punkts  
(pielāgots)  
⇒ jauns

### Attiecības ar trešām valstīm

1.  Komisija saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru, var nolemt, ka vienai vai vairākām dalībvalstīm jāveic pasākumi,  ~~⇒~~ tostarp laika nišu atsaukšana,  attiecībā uz vienu vai vairākām trešās valsts aviosabiedrībām, lai kompensētu attiecīgās trešās valsts diskriminējošo rīcību,  ~~īpaši~~ izrādās, ka kāda trešā valsts saistībā ar laika nišu piešķiršanu un lietošanu tās lidostās:

- a) neizrāda tādu attieksmi pret ~~Kopienas~~  Savienības  aviosabiedrībām, kas līdzvērtīga tai, kādu minētās valsts aviosabiedrībām garantē šī regula; vai
- b) nenodrošina *de facto* valsts režīmu ~~Kopienas~~  Savienības  aviosabiedrībām; vai
- c) attiecas pret citu trešo valstu aviosabiedrībām labvēlīgāk nekā pret ~~Kopienas~~  Savienības  aviosabiedrībām.

~~Komisija saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru, var nolemt, lai dalībvalsts vai dalībvalstis veic pasākumus, lai kompensētu attiecīgās trešās valsts diskriminējošo rīcību, tostarp pilnībā vai daļēji pārtraucot piemērot šo regulu attiecībā uz aviosabiedrību vai aviosabiedrībām no šīs trešās valsts.~~

---

↓ 95/93 (pielāgots)

2. Dalībvalstis informē Komisiju par jebkurām nopietnām grūtībām, ar ko ~~Kopienas~~  Savienības  aviosabiedrības sastopas *de jure* vai *de facto*, saņemot laika nišas trešo valstu lidostās.

## Nobeiguma noteikumi

---

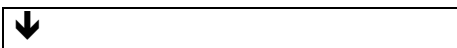
↓ 793/2004 1. panta 10. punkts  
⇒ jauns

~~14.a~~ 21. pants

### Ziņojums un sadarbība

1. ~~Tis~~ ~~⇒~~ Četrus ~~⇒~~ gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par tās darbību. Šajā ziņojumā īpaši izvērtē ~~8., 8.a un 9., 10. ⇒, 11. ⇒ un 13.~~ panta darbību.

2. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas šīs regulas piemērošanā, jo īpaši attiecībā uz informācijas vākšanu 1. punktā minētajam ziņojumam.

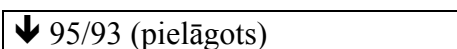


22. pants

### Atcelšana

Regulu (EEK) Nr. 95/93 atceļ.

Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu, kas atrodas II pielikumā.



~~23.~~ pants

### Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā ☒ pirmajā dienā otrajā sarakstu periodā, kas sākas ☒ ~~trīsmitajā dienā~~ pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs  
[...]*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs  
[...]*



## **I PIELIKUMS**

### **Atceltā regula ar tās secīgo grozījumu sarakstu**

Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93	(OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 894/2002	(OV L 142, 31.5.2002., 3. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1554/2003	(OV L 221, 4.9.2003., 1. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 793/2004	(OV L 138, 30.4.2004., 50. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 545/2009	(OV L 167, 29.6.2009., 24. lpp.)

---

## II PIELIKUMS

### ATBILSTĪBAS TABULA

Regula (EEK) Nr. 95/93	Šī regula
1. panta 1. un 2. punkts	1. panta 1. un 2. punkts
1. panta 3. punkts	—
2. panta a) punkts	2. panta 1. punkts
2. panta b) punkts	2. panta 2. punkts
2. panta c) punkts	—
2. panta d) punkts	2. panta 3. punkts
2. panta e) punkts	2. panta 4. punkts
2. panta f) punkta i) apakšpunkts	2. panta 5. punkts
2. panta f) punkta ii) apakšpunkts	2. panta 6. punkts
—	2. panta 7. punkts
—	2. panta 8. punkts
—	2. panta 9. punkts
2. panta g) punkts	2. panta 11. punkts
2. panta h) punkts	—
2. panta i) punkts	2. panta 10. punkts
2. panta j) punkts	2. panta 12. punkts
2. panta k) punkts	2. panta 13. punkts
2. panta l) punkts	2. panta 14. punkts
2. panta m) punkts	2. panta 15. punkts
—	2. panta 16. punkts
—	2. panta 17. punkts
—	2. panta 18. punkts
—	2. panta 19. punkts

—	2. panta 20. punkts
—	2. panta 21. punkts
3. panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
3. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
3. panta 3. punkts	3. panta 3. punkts
3. panta 4. punkts	3. panta 4. punkts
—	3. panta 5. punkts
3. panta 5. punkts	3. panta 6. punkts
3. panta 6. punkts	3. panta 7. punkts
3. panta 7. punkts	3. panta 8. punkts
—	3. panta 9. punkts
—	3. panta 10. punkts
4. panta 1. punkts	5. panta 1. punkts
—	5. panta 2. punkts
4. panta 2. punkta a) apakšpunkts	5. panta 3. punkta a) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta pirmais teikums	5. panta 3. punkta b) apakšpunkts
—	5. panta 3. punkta b) apakšpunkta i) punkts
—	5. panta 3. punkta b) apakšpunkta ii) punkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta otrais teikums	5. panta 3. punkta c) apakšpunkts
4. panta 2. punkta c) apakšpunkts	5. panta 3. punkta d) apakšpunkts
—	5. panta 3. punkta pēdējā daļa
4. panta 3. punkts	5. panta 4. punkts
4. panta 4. punkts	5. panta 5. punkts
4. panta 5. punkts	5. panta 6. punkts
4. panta 6. punkts	5. panta 7. punkts
4. panta 7. punkts	5. panta 7. punkts un 6. panta 1. punkts

—	6. panta 2. punkts
4. panta 8. punkts	6. panta 3. punkts
—	6. panta 4. punkts
4. panta 9. punkts	—
4. panta 10. punkts	6. panta 5. punkts
5. panta 1. punkta pirmā daļa	8. panta 1. punkta pirmā daļa
5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	8. panta 1. punkta a) apakšpunkts
—	8. panta 1. punkta b) apakšpunkts
5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	8. panta 1. punkta c) apakšpunkts
5. panta 2. punkts	8. panta 2. punkts
5. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts
6. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts
6. panta 2. punkts	4. panta 5. punkts
6. panta 3. punkts	4. panta 2. punkts
—	4. panta 3. punkts
6. panta 1. punkta pēdējā daļa	4. panta 4. punkts
7. pants	7. pants
8. panta 1. punkts	10. panta 1. punkts
8. panta 2. punkta pirmās daļas ievadfrāze	10. panta 2. punkta ievadfrāze
8. panta 2. punkta pirmās daļas pirmais un otrais ievilkums	10. panta 2. punkta a) un b) apakšpunkts
8. panta 2. punkta otrā daļa	—
8. panta 3. punkts	9. panta 3. punkts
8. panta 4. punkts	10. panta 5. punkts
8. panta 5. punkts	9. panta 8. punkta pirmā daļa
—	9. panta 8. punkta otrā daļa
8. panta 6. punkts	9. panta 7. punkts

8. panta 7. punkts	9. panta 9. punkts
—	11. pants
8.a pants	13. pants
8.a panta 1. punkts	13. panta 1. punkts
—	13. panta 2. punkta pirmā daļa
8.a panta 2. punkts	13. panta 2. punkta otrā daļa
—	13. panta 2. punkta pēdējā daļa
8.a panta 3. punkts	13. panta 3. punkts
8.b panta pirmais teikums	10. panta 7. punkts
8.b panta otrais teikums	14. pants
8. panta trešais teikums	—
9. pants	12. pants
10. panta 1. punkts	9. panta 1. punkts
10. panta 2. punkts	—
10. panta 3. punkts	10. panta 4. punkts
10. panta 4. punkta a) apakšpunkta pirmais, otrais un trešais ievilkums	10. panta 5. punkta a) apakšpunkta i), ii) un iii) punkts
10. panta 4. punkta b), c) un d) apakšpunkts	10. panta 5. punkta b), c) un d) apakšpunkts
—	10. panta 5. punkta pēdējā daļa
10. panta 5. punkts	10. panta 7. punkts
—	10. panta 6. punkts
10. panta 6. punkts	9. panta 3. punkts
10. panta 7. punkts	9. panta 4. punkts
10. panta 8. punkts	9. panta 5. punkts
10. panta 9. punkts	9. panta 6. punkts
10.a pants	—
11. pants	19. pants



12. pants	20. pants
13. panta 1. un 2. punkts	16. panta 1. un 2. punkts
—	16. panta 3. punkts
13. panta 3. punkts	16. panta 4. punkts
13. panta 4. punkts	—
—	15. pants
14. panta 1. punkts	17. panta 1. punkts
—	17. panta 2. punkts
14. panta 2. punkts	18. panta 1. punkts
14. panta 3. punkts	—
14. panta 4. punkts	18. panta 2. punkts
14. panta 5. punkts	18. panta 3. punkts
14. panta 6. punkta a) un b) apakšpunkts	18. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa
14.a pants	21. pants
—	22. pants
15. pants	23. pants
—	I pielikums
—	II pielikums

---