

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 30.4.2008
COM(2008) 227 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**par to, kā piemēro grozīto Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā
uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par to, kā piemēro grozīto Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās

(Dokuments attiecas uz EEZ)

Ievads

Parlaments un Padome 2004. gada 21. aprīlī pieņēma Regulu (EK) Nr. 793/2004¹, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās („regula”). Šo grozījumu mērķis bija ierobežotās caurlaides spējas efektīvāka izmantošana pārslogotās Kopienas lidostās, tajā pašā laikā būtiski nemainot spēkā esošo laika nišu piešķiršanas sistēmu. Šajā nolūkā ar Regulu (EK) Nr. 793/2004 ievieša jaunus noteikumus attiecībā uz piekļuvi tirgum, jaunienācējiem, šīs regulas īstenošanu un koordinatora neatkarību.

Dalībvalstu pienākums nodrošināt sankciju ieviešanu, lai novērstu ļaunprātīgu laika nišu izmantošanu koordinētās lidostās, ir uzlabojis esošās caurlaides spējas izmantošanu. Laika nišu piešķiršanas process ir uzlabots ar vairākiem jauniem vai grozītiem noteikumiem, piemēram, ar jaunu definīciju par to, ko nozīmē „laika nišu sērija”, noteikumu „izmanto vai zaudē” pastiprināšanu, iespēju aviosabiedrībām mainīt laika nišu secību pirms to piešķiršanas, lai optimizētu sarakstus, un lielāku rīcības brīvību dalībvalstīm ieviest vietējos noteikumus un pamatnostādnes pārslogotās lidostās, lai efektīvāk izmantotu ierobežoto caurlaides spēju.

Neskatoties uz šiem jaunajiem noteikumiem, ieinteresētās personas un dalībvalstis uzskata, ka vairāki noteikumi vēl aizvien nav pilnībā īstenoti.

Šā secinājuma pamatā ir Komisijas ziņojums par to, kā piemēro regulu par laika nišām², kurā secināts, ka jānodrošina regulas labāka īstenošana vairākās jomās, kurās ieinteresētās personas ir saskārušās ar īpašām grūtībām.

Pirmkārt, neskatoties uz dalībvalstu pienākumu nodrošināt koordinatora darbības funkcionālo un finansiālo neatkarību koordinētajās lidostās, dažās dalībvalstīs vēl aizvien ir gadījumi, kad šie noteikumi netiek pienācīgi piemēroti, kas varētu traucēt koordinatora neitrālu, nediskriminējošu un pārredzamu darbību saskaņā ar šo regulu.

Otrkārt, dažās dalībvalstīs vēl aizvien ir nopietnas problēmas ar tās informācijas pilnīgu pārredzamību, kas ir koordinatoru un sarakstu koordinatoru rīcībā par bijušajām, pieprasītajām, piešķirtajām un pieejamajām laika nišām. Tas varētu kavēt efektīvāku laika nišu izmantošanu un radīt konkurences traucējumus, jo ne visām ieinteresētajām personām var būt vienāda piekļuves pakāpe šādiem sarakstu datiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 793/2004 (OV L 138, 30.4.2004., 50. lpp.), ar ko groza Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993.).

² COM(2007) 704, 15.11.2007.

Treškārt, lai arī vietējās pamatnostādnes var ļaut labāk izmantot pastāvošās laika nišas koordinētajās lidostās, jāpārlicinās, ka tās atbilst Kopienas tiesību aktiem.

Ceturtkārt, vairākās pārslogotās Kopienas lidostās aviosabiedrības apmainās ar laika nišām, saņemot finansiālu un cita veida atlīdzību. Ir radušās zināmas šaubas par šādas apmaiņas savietojamību ar minēto regulu.

Visbeidzot, ir lielāka vajadzība pēc efektīvas atbilstības starp laika nišām un lidojumu plāniem, lai izvairītos no laika nišu ļaunprātīgas izmantošanas un nodrošinātu atbilstību minētajai regulai, jo fakti rosina domāt, ka lidojumu plānu pārbaudi salīdzinājumā ar laika nišām reti kad veic sistemātiski, kaut arī šāda iespēja ir paredzēta regulā.

Šā paziņojuma mērķis ir darīt zināmu Komisijas viedokli attiecībā uz iepriekš minētajiem jautājumiem. Šajā paziņojumā ir izmantota un plašāk apskatīta Komisijas, dalībvalstu un ieinteresēto personu pieredze saistībā ar pārskatītās regulas piemērošanu no tās spēkā stāšanās dienas 2004. gada 21. aprīlī.

1. KOORDINATORA NEATKARĪBA

Regulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikts, ka „dalībvalsts, kas atbildīga par koordinēto lidostu, nodrošina koordinatora neatkarību koordinētajā lidostā, funkcionāli nodalot koordinatoru no jebkuras konkrētas ieinteresētās puses. Koordinatora darbību finansēšanas sistēma ir tāda, kas viņam garantē neatkarīgu statusu.”

Regulas 4. panta 2. punkta c) apakšpunktā tālāk noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina, ka „koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami”.

Komisija uzskata, ka koordinatora neatkarība ir būtiska, lai viņš pienācīgi varētu veikt savus pienākumus saskaņā ar 4. panta 2. punkta c) apakšpunktu.

Komisija uzskata, ka funkcionāla nodalīšana *inter alia* nozīmē, ka koordinatoram jādarbojas autonomi un nav jāpieņem rīkojumi no lidostas vadības dienesta, pakalpojuma sniedzēja vai aviosabiedrības, kas veic lidojumus no attiecīgās lidostas, kā arī viņa pienākums nav tiem sniegt ziņojumus.

Komisija turklāt uzskata, ka koordinatora darbību finansēšanas sistēma jāizveido tā, ka koordinators ir finansiāli neatkarīgs no jebkuras personas, ko tieši ietekmē koordinatora darbība vai kas ir ieinteresētā persona. Tādēļ koordinatoram ir jābūt atsevišķai grāmatvedībai un atsevišķam budžetam, un savu darbību finansēšanā viņam nav jāpaļaujas tikai uz lidostas vadības dienestu, pakalpojuma sniedzēju vai atsevišķu aviosabiedrību.

2. JAUNU DALĪBNIEKU IENĀKŠANA TIRGŪ

Regulas 10. panta 6. punktā noteikts, ka saskaņā ar 10. panta 1. punktu koordinatora izveidotajā kopējā fondā ievietotās laika nišas jāsadala starp aviosabiedrībām, kas lūdz to piešķiršanu. 50 % no šīm laika nišām vispirms jāpiešķir jauniešiem, kā noteikts 2. panta b) apakšpunktā, ja vien šo jauniešu kopējais pieprasījums nav mazāks par 50 %. Koordinatoram taisnīgi jāapstrādā jauniešu un citu aviosabiedrību pieprasījumi atbilstīgi katras saraksta dienas koordinācijas periodiem.

Ir izvirzīts jautājums par to, vai koordinators pienākums piešķirt laika nišas no kopējā fonda precīzi 50 pret 50, kā noteikts 10. panta 6. punktā, attiecas tikai uz sākotnējo piešķirumu no kopējā fonda aptuveni četrus mēnešus pirms attiecīgās vasaras un ziemas lidojumu plānošanas sezonas, vai arī tas attiecas uz visu lidojumu plānošanas sezonu Tika apgalvots, ka 10. panta 6. punkts attiecas tikai uz sākotnējo piešķirumu no kopējā fonda un pēc tam koordinatori varētu mēģināt nodrošināt visumā līdzsvarotu sadali pēc saviem ieskatiem.

Komisija secina, ka šī regula ne ar 10. panta 6. punktu, ne ar kādu citu noteikumu neierobežo šā panta darbības jomu līdz sākotnējam laika nišu piešķirumam pirms katras lidojumu plānošanas sezonas. Līdz ar to Komisija uzskata, ka 10. panta 6. punkta noteikumi jāpiemēro pastāvīgi un nepārtraukti visā lidojumu plānošanas sezonā.

3. SARAKSTU DATU PĀRREDZAMĪBA

Regulas 4. panta 7. punktā noteikts, ka „visi sarakstu koordinatori un koordinatori sadarbojas, lai atklātu pretrunas sarakstos”.

Regulas 4. panta 8. punktā turklāt noteikts, ka „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:

- a) laika nišu piešķiršanas vēsturi hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu;
- b) aviosabiedrību pieprasītās laika nišas (sākotnējus pieteikumus) hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām;
- 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;
- e) sīki izstrādātus datus par kritērijiem, ko izmanto laika nišu piešķiršanā.”

Komisija uzskata, ka informācijas pārredzamība ir būtiska, lai nodrošinātu objektīvu laika nišu piešķiršanas procedūru un nodrošinātu, ka koordinators darbojas saskaņā ar 4. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām prasībām. Tādēļ Komisija aicina dalībvalstis nodrošināt, ka koordinatori pilnībā ievēro 4. panta 8. punktā minētās prasības.

Ņemot vērā to, ka laika nišas aviosabiedrībai, kas veic lidojumus koordinētajās lidostās, ir vajadzīgas gan izlidošanas, gan ielidošanas lidostā, un ņemot vērā to, ka sarakstiem ir jābūt saskaņotiem, lai nodrošinātu lidostas un gaisa telpas jaudas efektīvu izmantošanu, 4. panta 8. punktā minēto sarakstu datu vērtība lielā mērā ir atkarīga no sarakstu koordinatoru un koordinatoru sadarbības, kā minēts 4. panta 7. punktā.

Komisija atgādina, ka Eiropas koordinatori ir kopīgi izveidojuši apvienotu datubāzi, kas ietver datus par visām laika nišām, ko viņi ir piešķirušī. Gandrīz visi koordinatori un sarakstu koordinatori sniedz datus, un visām aviosabiedrībām šie dati bez maksas ir pieejami tiešsaistē. Šīs datubāzes vērtība ir atkarīga no precīziem, pilnīgiem un atjauninātiem datiem. Tādēļ ir būtiski, ka koordinatori un sarakstu koordinatori pienācīgi iesniedz informāciju par sarakstiem datubāzē, lai sekmētu efektīvu sadarbību starp iesaistītajām personām, tādējādi veicinot saistību izpildi saskaņā ar 4. panta 7. punktu un 4. panta 8. punktu.

Tādēļ Komisija aicina dalībvalstis iedrošināt visus koordinatorus un sarakstu koordinatorus iesniegt informāciju par sarakstiem apvienotajā datubāzē.

4. VIETĒJĀS PAMATNOSTĀDNES

Regulas 8. panta 5. punktā noteikts, ka „koordinators ņem vērā arī papildu noteikumus un pamatnostādnes, kuras izveidojusi gaisa satiksmes nozare 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 šādi noteikumi un pamatnostādnes neietekmē koordinatora neatkarīgo statusu, atbilst Kopienas tiesībām un tiecas palielināt lidostas caurlaides spējas efektīvu izmantojumu. Attiecīgā dalībvalsts šos noteikumus paziņo Komisijai.”

Regulas 5. panta 1. un 3. punktā turklāt noteikts, ka koordinācijas komiteja pēc ikviena koordinācijas komitejas dalībnieka lūguma ierosina vietējās pamatnostādnes saskaņā ar procedūras noteikumiem, kā noteikts 5. panta 3. punktā.

Kā skaidri paredzēts regulas 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā, vietējās pamatnostādnēs var ņemt vērā iespējamus apsvērumus saistībā ar vidi, tostarp apsvērumus saistībā ar troksni. Tomēr ikvienam ekspluatācijas ierobežojumam, kas balstīts uz šādiem apsvērumiem, ir jābūt saderīgam ar Kopienas tiesību aktiem.

Komisija uzskata, ka apsvērumiem ir jāatbilst jo īpaši 9. panta 2. punktam Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem³, kurā *inter alia* noteikts, ka ierobežojumi nav diskriminējoši uz aviosabiedrību valstspiederības vai identitātes pamata un tie nevajadzīgi neizkropļo konkurenci starp aviosabiedrībām.

³ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992.).

Turklāt ekspluatācijas ierobežojumiem attiecībā uz trokšņa samazināšanu jāatbilst arī Direktīvai 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni⁴.

5. APMAIŅA AR LAIKA NIŠĀM

Regulas 8.a panta 1. punkta c) apakšpunktā noteikts, ka „laika nišas var apmainīt viens pret vienu starp aviosabiedrībām”.

Ja nepastāv pārredzams tirgus attiecībā uz laika nišu ierobežotajiem resursiem pārslogotās lidostās, tirgū esošās aviosabiedrības bieži vien neapzinās viņu rīcībā esošo laika nišu pilnīgas izmantošanas izmaksas vai nav saskārušās ar tām. Tā rezultātā aviosabiedrība var paturēt laika nišu pat gadījumā, kad attiecīgās laika nišas tirgus vērtība lielā mērā pārsniedz vērtību, ko aviosabiedrība rada, šīs laika nišas paturot un izmantojot.

Tas savukārt nozīmē, ka laika nišu skaits, kas pieejams jaunienācējiem un tirgū esošajām aviosabiedrībām, kuras vēlas veikt jaunus pārvadājumus, var būt mazāks par laika nišu skaitu, kas citādi būtu lielāks. Ņemot vērā iepriekš minēto, varētu šķist, ka šīs regulas piemērošana vēl aizvien nav konsekventi radījusi laika nišu visefektīvāko izmantošanu.

Tomēr Komisija atzīst, ka apmaiņu ar laika nišām, saņemot finansiālu un cita veida atlīdzību, ko biežāk apzīmē kā sekundāru tirdzniecību, veic vairākās pārslogotās Kopienas lidostās. Šāda veida apmaiņai ir bijušas zināmas priekšrocības, jo īpaši priekšrocības, kas konkrētos maršrutos ļauj radīt papildu pārvadājumus.

Pašreizējā regulā nekas nav teikts par apmaiņu ar laika nišām, saņemot par to finansiālu un cita veida atlīdzību, lai atspoguļotu vērtību atšķirību starp laika nišām dažādos dienas laikos un citiem faktoriem. Ņemot vērā to, ka nav skaidra un konkrēta aizlieguma attiecībā uz šāda veida apmaiņu, Komisija neparedz pret dalībvalstīm uzsākt pārkāpumu procedūru, ja šāda veida apmaiņa notiek pārredzamā veidā, ievērojot visas pārējās administratīvās prasības saistībā ar laika nišu piešķiršanu, kuras noteiktas piemērojamos tiesību aktos.

Ja konkurences vai citu iemeslu dēļ izrādīsies, ka vajadzīga spēkā esošo tiesību aktu pārskatīšana, Komisija ierosinās attiecīgu priekšlikumu.

6. ATBILSTĪBA STARP LAIKA NIŠĀM UN LIDOJUMU PLĀNIEM

Regulas 14. panta 1. punktā noteikts, ka „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”.

Pieredze rāda, ka lidojumu plānu pārbaudi salīdzinājumā ar lidostu laika nišām — jo sevišķi vispārējai aviācijai piešķirtajām — gaisa satiksmes pārvaldības iestādes un koordinatori reti kad veic sistemātiski un konsekventi.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 23.8.2002., 40. lpp.).

Kā minēts „Rīcības plānā saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā”⁵, īstenošanas noteikumi par gaisa satiksmes plūsmas vadību, kurus Komisija paredzējusi pieņemt 2008. gadā, pamatojoties uz 9. pantu Regulā (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā⁶, nodrošinās mehānismu, lai palielinātu atbilstību starp lidostas laika nišām un lidojumu plāniem.

Efektīva atbilstība starp atsevišķu laika nišu pieprasījumiem un lidojumu plāniem ir kļuvusi aizvien svarīgāka, jo īpaši vispārējās un uzņēmējdarbības aviācijas lidojumiem, kuri pēc definīcijas ir neregulāri pārvadājumi bieži vien ārpus piešķirtās laika nišas vai pat bez iepriekšējas laika nišas saņemšanas no laika nišu kopējā fonda. Tā rezultātā šie *ad hoc* lidojumi var traucēt koordinēto lidostu pienācīgu darbību, kad laika nišas parasti atspoguļo lidojumu plānus un aviosabiedrībām ir jāveic pārvadājumi saskaņā ar viņiem piešķirtajām laika nišām.

Secinājumi

Komisija cer, ka šis paziņojums veicinās labāku ierobežotās caurlaides spējas izmantošanu Kopienas koordinētajās lidostās.

Komisija turpinās uzraudzīt regulas darbību, un galvenā uzmanība tiks pievērsta tam, lai dalībvalstīs tiktu nodrošināta šīs regulas pienācīga īstenošana.

Ņemot vērā uzraudzības rezultātus, Komisija apsvērs, vai vajadzīgs ierosināt priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.

Komisija turpinās veicināt ieinteresēto personu un dalībvalstu iesaistīšanu turpmākajos notikumos saistībā ar laika nišu piešķiršanu. Šajā sakarā Kopienas lidostu novērošanas centrs, ko izveidos nākamajos mēnešos, būs forums, kurā visas kvalificētās personas varēs efektīvi risināt jautājumus saistībā ar laika nišām.

⁵ COM(2006) 819, 24.1.2004.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).