



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 1.12.2011
COM(2011) 827 konč.

2011/0391 (COD)

Letališki sveženj

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije

(Prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2011) 1443 konč.}

{SEC(2011) 1444 konč.}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. *Ozadje*

1. Na letališčih, na katerih povpraševanje letalskih družb po slotih za pristajanje in vzletanje presega zmogljivost letališča, se uporablja sistem slotov s pravili za dodeljevanje slotov. S pridobitvijo slotov na določenem letališču lahko letalska družba ob določenem času uporablja vso njegovo infrastrukturo, potrebno za izvedbo leta (vzletno-pristajalne steze, vozne steze, parkirna mesta in potniške terminale). Glede na značilnosti letališča je dodelitev slotov lahko nujna za določene ure dneva ali določena obremenjena obdobja. Cilj je zagotoviti, da je dostop do nasičenih letališč organiziran po pravičnem, nediskriminatornem in preglednem sistemu pravil dodeljevanja slotov za pristajanje in vzletanje, da se zagotovita optimalna uporaba letaliških zmogljivosti in poštena konkurenca.
2. Leta 1993 je Evropska skupnost sprejela Uredbo Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (v nadaljevanju: uredba o slotih), leta 2004 pa je spremenila več pomembnih določb te uredbe. Civilno letalstvo je po svoji naravi svetovna dejavnost, vendar je tudi predmet lokalnih predpisov; zato je treba upoštevati, da je dodeljevanje slotov v različnih delih sveta različno urejeno. V Evropi predpisi o slotih temeljijo na globalnih smernicah Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA).
3. Glavne značilnosti sedanjega sistema dodeljevanja slotov so naslednje: država članica mora določiti letališče kot koordinirano letališče, če analiza zmogljivosti pokaže, da je zmogljivost zadevnega letališča občutno premajhna¹. Kot drugi korak država članica imenuje koordinatorja letališča. Ta je pooblaščen za dodeljevanje slotov in mora delovati neodvisno, nepristransko, nediskriminatorno in pregledno.
4. Sloti se dodelijo za poletno ali zimsko letalsko sezono. Če je prevoznik v določenem obdobju uporabljal zaporedje slotov² manj kot 80 % časa, ima pravico do istega zaporedja slotov v naslednjem istem obdobju („historični sloti“, „podedovane pravice“ ali „pravilo 80/20“). Če ta prag ni dosežen, se sloti vrnejo v pool slotov za dodelitev. 50 % slotov se najprej dodeli novim ponudnikom³.
5. V državah, v katerih se uporablja uredba o slotih (države Evropskega gospodarskega območja in Švica), je v tem trenutku 89 v celoti koordiniranih letališč. 62 izmed njih je koordiniranih celotno leto, 27 pa sezonsko. Na nekaterih od teh letališč, kot sta

¹ Letališča, ki so ob določenih obdobjih lahko preobremenjena, se razglasijo za letališča z usklajevanim voznim redom letov. Na teh letališčih postopek temelji na prostovoljnem sodelovanju med letalskimi prevozniki. En usklajevalec voznega reda letov se imenuje za usklajevanje operacij letalskih prevoznikov.

² V skladu s členom 2(k) uredbe o slotih je „zaporedje slotov najmanj pet slotov, zahtevanih za isti čas na isti dan v tednu redno v istem obdobju reda letenja in dodeljenih na ta način ali, če to ni mogoče, dodeljenih za približno isti čas.“

³ V skladu s členom 2(b) uredbe o slotih je novi ponudnik prevoznik, ki je le kratek čas prisoten na določenem letališču.

London Heathrow in Paris Orly, povpraševanje vse leto močno presega zmogljivosti letališč, na drugih pa je zmogljivost omejena v določenih obremenjenih obdobjih. Osemnajst držav članic ima najmanj eno koordinirano letališče in morajo zato imenovati koordinatorja.

1.2. Razlogi za predlog in njegovi cilji

6. Z izvajanjem uredbe o slotih se je z vidika nepristranskosti in preglednosti močno izboljšalo dodeljevanje slotov na preobremenjenih evropskih letališčih. Prav tako je uredba veliko prispevala k izgradnji notranjega trga v letalstvu. Uredba o slotih je bila uvedena v časih, ko je na evropskem trgu letalskih prevozov prevladovalo majhno število tradicionalnih nacionalnih družb. Danes je konkurenca veliko večja. Od leta 1992 se je število prog znotraj EU več kot podvojilo, število poletov na dolge razdalje z evropskih letališč pa se je povečalo za 150 %. Leta 1992 je bilo v Evropi le 93 prog, na katerih sta lete opravljali več kot dve letalski družbi. Takšnih prog je bilo 479 v letu 2010. Vprašanje je, ali bi bil tak razvoj mogoč brez sistema, ki bi zagotavljal povsem nepristransko dodeljevanje slotov na preobremenjenih letališčih s strani javnih organov, nacionalnih družb ali letališč.
7. Kot sta izpostavila Eurocontrol in ACI Europe⁴, je eden največjih izzivov, s katerimi se sooča Evropa, preobremenjenost letališč. Na podlagi dolgoročnih napovedi Eurocontrola, ki so bile objavljene decembra 2010⁵, bo leta 2030 kljub načrtovanim izboljšavam infrastrukture vsaj 10 % zahtev letalskega prevoza ostalo neizpolnjenih zaradi nezadostne zmogljivosti. Poleg tega analiza učinka, ki spremlja ta predlog, kaže, da se trenutno stanje na najbolj obremenjenih letališčih Unije najverjetneje ne bo izboljšalo niti z upoštevanjem načrtov za povečanje zmogljivosti⁶.
8. Glede na pomanjkanje zmogljivosti na kritičnih letališčih in posredni učinek na mobilnost evropskih državljanov bi rešitev bila izgradnja novih stez in letališke infrastrukture. Vendar je učinek infrastrukture na okolje in prostorsko planiranje vedno večja težava. Poleg tega sedanja gospodarska kriza potrjuje pomembnost dolgoročne trajnosti proračunov. Za zmanjšanje preobremenjenosti je treba poiskati bolj stroškovno učinkovite rešitve kot je večanje fizične infrastrukture.
9. Sistem dodeljevanja slotov seveda ne more ustvariti dodatnih zmogljivosti. Poleg tega dodeljevanje slotov ne more odpraviti številnih težav, ki so posledica pomanjkanja zmogljivosti. Kako na primer zagotoviti dovolj letalskih povezav do regij Evrope z letališči z omejenimi zmogljivostmi ali izboljšati povezave med preobremenjenimi vozlišči in vsemi svetovnimi regijami? Nadaljnji razvoj sistemov dodeljevanja slotov ne bo nikoli mogel zadovoljiti teh pomembnih potreb. Lahko pa ti sistemi uspešno upravljajo omejene zmogljivosti.
10. Zato je treba pregledati uredbo o slotih in določiti, kako bi jo bilo mogoče izboljšati, da bi zmogljivosti zadostile povpraševanju letalskega prevoza v vseh sektorjih (leti na dolge razdalje, regionalne povezave, prevoz tovora itd.). V beli knjigi o prometu

⁴ Odbor mednarodnega sveta letališč za Evropo(www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>.
Cifre iz poročila Eurocontrola se nanašajo le na premike zrakoplovov IFR (izvedene v skladu s pravili instrumentnega letenja).

⁶ Glej razpredelnico 1 *Napoved nasičenosti letališč*, analiza učinka, ki spremlja ta predlog, str.17.

iz marca 2011 je bila poudarjena potreba po dodeljevanju slotov za izgradnjo integriranega in učinkovitega trga v okviru enotnega evropskega prometnega prostora; ta bela knjiga je del vodilne pobude za doseg z viri gospodarne Evrope v okviru Evropske strategije 2020. Komisija je pripravila načrt za uvedbo na trgu temeljčih mehanizmov za upravljanje uporabe letaliških slotov, in sicer s ponudbo spodbud in prednosti, ki lahko pozitivno vplivajo na vedenje dejavnikov na trgu (letalskih družb), pri čemer lahko omejene zmogljivosti, ki so na voljo, uporabijo tisti, ki jih lahko najbolj ekonomično izrabijo. Bolj premišljena uporaba razpoložljivih omejenih zmogljivosti bo tako mogoča brez povečanja obstoječih fizičnih zmogljivosti.

11. Kot je Komisija ugotovila v sporočilu iz leta 2008⁷, takšen trg letaliških slotov (v obliki sekundarnega trga) že nekaj časa deluje na letališčih Združenega kraljestva. Razpoložljive slote na letališču Heathrow so nadomestile visoke cene: marca 2008 je bilo objavljeno, da je Continental Airlines za štiri pare slotov na letališču Heathrow plačal 209 milijonov ameriških dolarjev (143 milijonov EUR po takratnem menjalnem tečaju).
12. V zadnjih letih je bila potreba po okrepitvi zmogljivosti sistema zračnega prevoza na evropski ravni deležna večje pozornosti. Spremembe od leta 2009 pri upravljanju zračnega prometa v Evropi v okviru pobude „enotno evropsko nebo“ kažejo, da je sistem z določenih vidikov bolje upravljan na evropski ali regionalni ravni. To se kaže v vzpostavitvi delujočih blokov zračnega prostora in okrepitvi osrednjih funkcij, kot je upravljanje mreže. Zaradi narave mreže, ki vključuje sistem povezav med dvema točkama (point-to-point system) in sistem vozlišč in manjših letališč (hub and spoke system), ni mogoče preprečiti, da težave na enem delu mreže (na primer zaprtje pomembnega vozlišča) ne bi vplivale na druge dele mreže. To postane še bolj očitno, ko kritični deli mreže delujejo z maksimalno zmogljivostjo ali zelo blizu nje, zaradi česar je na primer zmanjšana razpoložljiva zmogljivost za preusmerjene lete. Izboljšanje učinkovitosti evropskega sistema zato vključuje tudi izboljšanje njegove sposobnosti za krizne primere.

1.3. Cilj predloga

13. Splošni cilj je zagotoviti optimalen sistem dodeljevanja in uporabe letaliških slotov na prenasajenih letališčih. Specifična cilja sta:
 - (1) okrepitev sistema dodeljevanja in uporabe slotov ter zagotavljanje njihove učinkovite uporabe; ter
 - (2) spodbujanje lojalne konkurence in pospeševanje konkurenčnosti med operaterji.

1.4. Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog

14. Predlog zadeva spremembo Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti. Dodeljevanja slotov neposredno ne ureja nobena druga določba.

⁷ COM (2008) 227.

1.5. Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

15. Ta pobuda je eden od ukrepov, potrebnih za vzpostavitev enotnega evropskega prometnega prostora, kot je opisan v beli knjigi Komisije *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu* [COM (2011) 144]. Prav tako je del svežnja ukrepov o letališčih, ki je strateška pobuda v okviru delovnega programa Komisije za leto 2011 [COM (2010) 623], katerega namen je izkoristek potenciala rasti enotnega trga.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

2.1. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

16. Po prvem posvetovanju z zainteresiranimi stranmi leta 2007 in po sprejetju sporočila leta 2007 (COM(2007)704) in leta 2008 (COM(2008)227) je Komisija septembra 2010 sprožila obširno spletno javno posvetovanje z namenom ocenitve delovanja uredbe in pridobitve mnenj zadevnih strani o podrobnem seznamu ukrepov, ki bi se lahko obravnavali v okviru revizije uredbe. Drugo posvetovanje z zadevnimi stranmi je bilo organizirano 29. novembra 2010 s 16 državami članicami in predstavniki zadevnih skupin zainteresiranih strani.

17. Povzetek odgovorov v okviru posvetovanja je objavljen na spletni strani Komisije⁸. Letalski prevozniki so na splošno zadovoljni z izvajanjem sedanje uredbe o slotih, zato večina anketirancev iz te skupine ni naklonjena spremembam. Dejstvo, da sistem dodeljevanja slotov dejansko ureja dostop do določenih najbolj nasičenih letališč na svetu, je razlog za občutljivo naravo tega vprašanja, zlasti za letalske družbe. Večina letalskih družb poudarja, da je največja težava premajhna zmogljivost letališč, ki pa je ne odpravlja nobena sprememba uredbe o slotih.

18. Letališča in združenja letališč so bolj naklonjena spremembam in zato vidijo večje koristi od možnosti, ki so bile predlagane med posvetovanjem. To delno velja tudi za koordinatorje slotov. Največja so razhajanja v mnenjih držav članic in drugih anketirancev, čeprav te zainteresirane strani na splošno podpirajo spremembe uredbe o slotih.

2.2. Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj

19. Stalni nadzor nad delovanjem uredbe s strani Komisije podpirajo številne zunanje študije, katerih izsledki so na voljo na spletni strani Komisije⁹. Zlasti se je Komisija leta 2010 odločila izvesti poglobljeno analizo stanja za obdobje 2006–2010¹⁰. Z analizo je prišla do zaključka, da učinkovito uporabo letališke zmogljivosti v Evropi onemogočajo številne težave.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Povzetek je objavljen pod točko 8 raziskave o možnih revizijah uredbe o slotih (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Predvsem *National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004, in Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Vse te študije so objavljene na spletni strani http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Glej šudijo Daviesa Gleavea iz opombe 8.

2.3. Ocena učinka

20. Ocena učinka omogoča pregled nad različnimi možnostmi, ki so bile predlagane. Vsebina treh svežnjev se lahko povzame, kot sledi:
21. Prvi sveženj vsebuje ukrepe za izboljšanje učinkovitosti dodeljevanja in uporabe slotov brez spremembe administrativne narave sistema. Sedanji sistem bi se izboljšal v več točkah, vendar se ne bi uvedel noben na trgu temelječ mehanizem. Zaradi omejenega področja uporabe tega svežnja bi bile predvidene koristi precej skromne: povprečno letno povečanje števila prepeljanih potnikov za 0,4 %.
22. Drugi sveženj vsebuje elemente prvega paketa, vendar tudi več drugih elementov, vključno z na trgu temelječimi mehanizmi (izrecno predvideva možnost vzpostavitve sekundarnega trga slotov po vsej EU). Vključuje tudi več predlogov za spodbujanje konkurence, kot je revizija pravila glede novih ponudnikov in opredelitev malo strožjih meril za odobritev prednosti pri dodelitvi slota za naslednjo sezono („podedovane pravice“). Za obdobje 2012–2025 se ocenjuje, da bi ta sveženj omogočil povprečno letno povečanje prepeljanih potnikov za 1,6 % (to je 23,8 milijonov), neto ekonomski dobiček v višini 5,3 milijarde EUR ter občutno povečanje zaposlenosti (do 62 000 zaposlenih s polnim delovnim časom).
23. Ta sveženj ima lahko negativen vpliv na okolje, saj se bodo povečale emisije CO₂ zaradi večjega števila letov. Ker pa bodo emisije CO₂ iz letalskega prometa od leta 2012 vključene v splošni sistem EU za trgovanje z emisijami, ta serija ukrepov ne bi smela povzročiti povečanja celotnih emisij CO₂. Poleg tega bi se preprečil okoljski vpliv povečanja zmogljivosti, saj bi se obstoječa zmogljivost izrabljala intenzivneje.
24. Tretji sveženj vsebuje vse elemente drugega svežnja, vendar nadalje razširja na trgu temelječ mehanizem z umikom slotov, na katere se nanašajo podedovane pravice, ali historičnih slotov ter možnostjo njihove prodaje na dražbi. Ta sveženj bi omogočil povečanje števila uporabnikov letalskega prevoza za 1,9 do 2 %, tj. 27,3 do 28,7 milijonov potnikov letno več. Ker pa ta ukrep še nikoli ni bil izveden, je treba morebiten pozitiven učinek uravnovesiti s tveganjem letalskih družb za občutno povečanje izvedbenih stroškov zaradi motenj v urniku letov in njihovega modela delovanja po sistemu vozlišč in manjših letališč (hub and spoke system), ki temelji na velikem portfelju slotov na preobremenjenih letališčih. Zato bi ta sveženj prinesel manjše ekonomske koristi v višini od 2,8 do 5 milijard EUR.
25. Ob upoštevanju ocenitve različnih svežnjev ukrepov na podlagi kriterijev učinkovitosti, uspešnosti in usklajenosti se predlaga, da se izvede drugi sveženj, saj bi bile njegove koristi veliko večje od nastalih stroškov.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1. Povzetek predlaganih ukrepov

3.1.1. Uvedba možnosti za sekundarno trgovanje s sloti in okrepitev konkurence

26. Zaradi spodbujanja večje mobilnosti slotov predlog letalskim družbam izrecno dovoljuje kupovanje in prodajanje slotov. Izboljšanje mobilnosti slotov bo letalskim družbam pomagalo, da prilagodijo svoje portfelje svojim potrebam po načrtovanju

voznega reda letov. Uredba o slotih že dovoljuje izmenjave slotov med letalskimi družbami. V številnih primerih gre za izmenjavo slotov ob zelo zaželenem času dneva za „slab“ slot, tj. slot pozno zvečer ali zgodaj popoldne, zaradi česar ni preveč uporaben. Po končani transakciji se „slab“ slot, ki je bil uporaben le za izmenjavo, vrne v pool. V skladu z veljavno uredbo so prenosi slotov dovoljeni le v zelo omejenem številu primerov.

27. Veljavno pravilo glede novih ponudnikov, v skladu s katerim se letalskim družbam, ki imajo le nekaj slotov na koordiniranem letališču, dodeli prednost, ni prineslo zaželenih rezultatov. Ponavadi mora močan konkurent, ki vstopi na določeno letališče, pridobiti velik portfelj slotov, da lahko učinkovito konkurira dominantnemu prevozniku (ponavadi nacionalnemu prevozniku). V skladu z veljavnimi pravili letalske družbe hitro izpadejo iz opredelitve novega ponudnika na letališču, čeprav imajo le malo slotov. Zato se predlaga, da se razširi opredelitev novega ponudnika, s čimer bi se omogočilo povečanje števila močnih konkurentov in zmanjšanje razdrobljenosti operativnih programov, do katere pride, ko so sloti dodeljeni večjemu številu letalskih družb, ki pa teh slotov ne zmorejo uporabiti za konkuriranje dominantnim prevoznikom.

3.1.2. Okrepitev preglednosti postopka dodeljevanja slotov in neodvisnosti koordinatorjev slotov

28. Predlog vsebuje več določb za zagotovitev, da se postopek dodeljevanja slotov opravi dovolj pregledno. To je pomembno ne le za družbe, ki uporabljajo slotove, vendar tudi za javne organe v regulativni funkciji. Še bolj pomembno pa je v okviru sistema, v katerem je dovoljeno sekundarno trgovanje.
29. Predlog bo omogočil določitev strožjih meril za neodvisnost koordinatorjev od vseh zainteresiranih strani. Prav tako priporoča okrepljeno sodelovanje med koordinatorji, najprej preko razvoja skupnih projektov, na primer v zvezi s pripravo skupnih računalniških programov za dodeljevanje slotov, ali celo preko združitve koordinacijskih dejavnosti za letališča v različnih državah članicah. Na podlagi doseženega napredka bi Komisija lahko na poznejši stopnji predlagala vzpostavitev funkcije evropskega koordinatorja, ki bi bil odgovoren za dodeljevanje slotov na vseh letališčih Unije.

3.1.3. Vključitev sistema dodeljevanja slotov v reformo evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (enotno evropsko nebo)

30. Cilj predloga je predvsem pomoč pri okrepitvi upravljanja zračnega prometa na evropski ravni z vključitvijo evropskega upravljavca mreže v postopek dodeljevanja slotov. Tako lahko Komisija zahteva analizo zmogljivosti letališča, če upravljavec mreže presodi, da je to potrebno za zagotovitev skladnosti z operacijskim načrtom letališča (to je predvideno že v uredbi o uvedbi funkcije upravljavca mreže). Ta analiza zmogljivosti se izvede v skladu s pravili, dogovorjenimi na evropski ravni. Poleg tega lahko Komisija da predloge državi članici glede ocenjevanja zmogljivosti, če upravljavec mreže presodi, da niso v celoti upoštevane potrebe evropske mreže. Cilj teh predlogov bi bil omogočiti državi članici upoštevanje razvoja evropske mreže in povečanje razumevanje vpliva ocene zmogljivosti letališča na celotno mrežo, na primer v primeru zamud.

31. Predlog uvaja tudi novo kategorijo letališča: „letališče znotraj mreže“. Takšna letališča niso koordinirana, vendar se štejejo za pomembna letališča, ker lahko ponudijo nadomestne rešitve v primeru motenj v mreži. V skladu s predlogom naj bi zato koordinatorji zbrali informacije o delovanju teh letališč.

3.1.4. Sprememba „pravila 80/20“ in opredelitve zaporedja slotov ter sistema obračunavanja letaliških pristojbin za preprečitev zapoznelega vračanja slotov v pool

32. Za zagotovitev, da se obstoječa zmogljivost optimalno izrabi, predlog predlaga nekatere spremembe meril uporabe letaliških slotov za dodelitev podedovanih pravic. Letalska družba lahko pridobi prednost pri dodelitvi slota med naslednjo isto letalsko sezono, če je uporabila najmanj 85 % dodeljenega zaporedja slotov (namesto sedanjih 80 %).

33. Poleg tega je minimalna dolžina zaporedja (tj. minimalno število tedenskih slotov, potrebno za dodelitev prednosti za naslednjo isto sezono) spremenjena s 5 na 15 za poletno letalsko sezono in na 10 za zimsko letalsko sezono. Povečanje dolžine zaporedja slotov bo zmanjšalo razdrobljenost strukture slotov na letališču, saj kratka zaporedja, ki so ugodna za uveljavitev podedovanih pravic, lahko preprečujejo drugim letalskim družbam uporabo daljših zaporedij slotov. Izjeme so predvidene za določene tipe letov (*čarterski leti*), da se upoštevajo značilnosti regionalnih letališč.

34. Za zagotovitev, da se sloti, rezervirani pred začetkom letalske sezone, učinkovito uporabijo v skladu s programom letalske družbe, predlog letališčem dovoljuje uporabo sistema letaliških pristojbin, s čimer bi se prevoznike odvrnilo od zapoznelega vračila slotov v pool. Neizkoriščena rezervacija letališke zmogljivosti povzroča stroške, ki jih trenutno krijejo letalske družbe, ki izvajajo storitve z letališča. Predlog spodbuja organe za upravljanje letališč k uvedbi sistema obračunavanja letaliških pristojbin za odvrčanje od vedenja, zaradi katerega je uporaba letališke zmogljivosti manj učinkovita.

3.2. Določbe, ki se ne spremenijo

35. Naslednje določbe se prenesejo iz sedanje uredbe brez večjih sprememb: člen 2(a), (b)(i), (e), (g), (k), (l), (o) in (p); 3(1), (2), (4) in (6); člen 4(1) drugi pododstavek in odstavek (5); člen 5(3)(a) in (d) ter odstavki (4), (5) in (6); člen 6(3)(a)(b) in (c); člen 8(1)(a)(i), (ii), (iii) in v) ter točka (c); člen 9(3)(6), (7) in (9); člen 10(1), (5)(a)(i) in (iii) ter točki (c) in (d) in odstavek (6); člen 12; člen 13(2) drugi pododstavek, točki (b) in (c), odstavek (3) prvi in drugi pododstavek; člen 16(1) in (5); člen 19; člen 21(2); in člen 21(2).

3.3. Pravna podlaga

Člen 91 PDEU.

3.4. Načelo subsidiarnosti

36. Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne spada v izključno pristojnost EU. Države članice ciljev predloga ne morejo zadovoljivo doseči iz naslednjih razlogov. Uskladitev pogojev dostopa do preobremenjenih letališč EU je nujna za preprečitev ovir na trgu zračnega prometa, ki bi jih povzročilo navzkrižje različnih nacionalnih

praks. Zato je za odpravo težav, povezanih z dostopom do preobremenjenih letališč, potrebna rešitev na evropski ravni.

37. Države članice ne morejo zadovoljivo doseči cilja nemotenega delovanja notranjega letalskega trga z zmanjševanjem ovir za trgovino znotraj EU, ki izhajajo iz različnih nacionalnih standardov in praks. Zato je v skladu z načelom subsidiarnosti in z upoštevanjem obsežnosti in vpliva tega problema potrebno ukrepanje na ravni EU.
38. Evropski predpisi o dodeljevanju slotov so pomemben del evropske zakonodaje, na kateri temelji notranji letalski trg. Pravična, pregledna in nediskriminatorna porazdelitev zmogljivosti na letališčih, na katerih je povpraševanje večje od ponudbe, je ključnega pomena za uresničitev svobodnega zagotavljanja letalskih storitev znotraj EU s strani letalskih prevoznikov, kot je določeno v zadevni evropski zakonodaji.
39. Predlog je torej v skladu z načelom subsidiarnosti.

3.5. Načelo subsidiarnosti

40. Dodatne obveze za gospodarske subjekte, koordinatorje slotov in nacionalne organe so omejene na tiste, ki so potrebne za zagotovitev nediskriminatornega postopka dodeljevanja slotov in optimalne porazdelitve omejenih zmogljivosti na najbolj nasičenih evropskih letališčih.

3.6. Izbira instrumentov

41. Predlagani instrument: uredba
42. Pravni instrument mora biti namenjen splošni uporabi. Vsebuje številne obveznosti, ki se neposredno uporabljajo za koordinatorje, letalske prevoznike in organe, odgovorne za upravljanje letališč in zračnega prostora v Evropi, ter za Komisijo. Zato je uredba najprimernejši pravni instrument, saj druge možnosti ne bi omogočale izpolnitve predlaganih ciljev.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

43. Predlog ne vpliva na proračun EU.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI

5.1. Poenostavitev

44. Predlog poenostavlja zakonodajo, saj prenavlja uredbo o slotih z vključitvijo v en sam dokument vseh spremenjenih različic te uredbe in sprememb, predvidenih s tem predlogom.

5.2. Razveljavitev veljavne zakonodaje

45. S sprejetjem predloga bo razveljavljena veljavna uredba o slotih.

5.3. *Evropski gospodarski prostor*

46. Predlagani akt zadeva EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

↓ 95/93 (prilagojeno)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije
(Prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

 ob upoštevanju ~~Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti~~ Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena člena 100(2) Pogodbe ,

ob upoštevanju predloga Komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora¹¹,ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora¹²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓ novo

- (1) Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti¹³ je bila večkrat bistveno spremenjena¹⁴. Ker so potrebne dodatne spremembe, je treba zaradi jasnosti navedeno uredbo prenoviti.
- (2) Uredba (EGS) št. 95/93 je ogromno prispevala k doseganju notranjega trga v letalstvu in k razvoju odnosov med Evropsko unijo, njenimi državami članicami in tretjimi

¹¹ UL C [...] z dne [...], str. [...].

¹² UL C [...] z dne [...], str. [...].

¹³ UL L 14, 22.01.1993, str. 1.

¹⁴ Glej Prilogo I.

državami, saj je zagotovila dostop do preobremenjenih letališč Unije, temelječ na nepristranskih, preglednih in nediskriminatorskih pravilih.

↓ 95/93 uv. izjava 1 (prilagojeno)

- (3) ~~ker Vse večja se~~ neravnovesje med širjenjem zračnega prometa v Evropi in razpoložljivostjo ~~ustreznih letaliških infrastrukture~~ letaliških infrastruktur za zadovoljitev teh potreb. ~~Zker se zato se~~ v ~~Skupnosti~~ Uniji število preobremenjenih letališč večja.
-

↓ novo

- (4) Sistem dodeljevanja slotov, vzpostavljen leta 1993, ne zagotavlja optimalnega dodeljevanja in uporabe slotov in s tem zmogljivosti letališč. Zaradi vedno večje obremenjenosti letališč in omejenega razvoja večje nove letališke infrastrukture je število slotov omejeno. Dostop do njih je ključnega pomena za zagotavljanje storitev letalskega prevoza in za ohranjanje učinkovite konkurence. Zato se lahko dosežeta učinkovitejša dodeljevanja in uporaba slotov z uvedbo tržnih mehanizmov, s čimer bi se zagotovilo, da se neuporabljeni sloti dajo na voljo zainteresiranim operaterjem takoj, ko je to mogoče, ter na pregleden način in z okrepitevijo osnovnih načel sistema pri dodeljevanju, upravljanju in uporabi slotov. Obenem bi se lahko, čeprav historični sloti zadovoljujejo potrebo po stabilnosti voznih redov letov letalskih družb, pri prihodnji ocenitvi uporabe te uredbe predvidela postopna uvedba drugih tržnih mehanizmov, kot sta preklic historičnih slotov in njihova prodaja na dražbi.

- (5) Zato je treba spremeniti sistem dodeljevanja slotov na letališčih Unije.
-

↓ 95/93 uv. izjava 2 (prilagojeno)

- (6) ~~ker naj~~ Dodeljevanje slotov na preobremenjenih letališčih mora še naprej temeljiti na nevtralnih, preglednih in nediskriminatorskih pravilih.
-

↓ novo

- (7) Sedanji sistem dodeljevanja slotov mora biti prilagojen razvoju tržnih mehanizmov, ki se uporabljajo na nekaterih letališčih za prenose ali izmenjave slotov. V svojem sporočilu Evropskemu parlamentu, Svetu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij v zvezi izvajanjem Uredbe (ES) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti¹⁵ se je Komisija obvezala, da bo pripravila ustrezne predloge, če bo potrebna revizija veljavne zakonodaje zaradi razlogov povezanih s konkurenco ali drugih razlogov.

¹⁵ COM(2008)227.

- (8) Izkušnje so pokazale, da sekundarno trgovanje s sloti, tj. izmenjava slotov na podlagi denarnega ali drugačnega nadomestila, ni urejeno z enotnim in usklajenim zakonodajnim okvirom, ki bi zagotavljal preglednost in varoval konkurenco. Zato je treba sekundarno trgovanje s sloti urediti z zakonodajo Evropske unije.

↓ 95/93 uv. izjava 6
⇒ novo

- (9) ~~ker je~~ Preglednost informacij je bistveni element pri zagotavljanju objektivnega dodeljevanja slotov. ⇒ Treba je okrepiti to preglednost in upoštevati tehnološki napredek. ⇐

↓ 95/93 uv. izjava 10
(prilagojeno)
⇒ novo

- (10) ~~ker bi bile~~ ~~P~~potrebne ~~bi bile tudi~~ določbe, ki bi omogočale ~~novi~~ vstop novih prevoznikov na trg ~~Skupnosti~~ Unije . ⇒ Izkušnje so pokazale, da sedanja opredelitev novega ponudnika ni uspela uspešno v celoti spodbujati konkurence in jo je zato treba spremeniti. Poleg tega se je treba boriti proti zlorabam z omejevanjem možnosti, da bi si prevoznik lahko pridobil status novega ponudnika, če ima skupaj z matičnim podjetjem, svojimi hčerinskimi podjetji ali hčerinskimi podjetji svojega matičnega podjetja v lasti več kot 10 % skupnega števila slotov, dodeljenih na zadevni dan na zadevnem letališču. Prav tako se letalski prevoznik ne more šteti za novega ponudnika, če je prenesel slot, ki jih je prejel kot nov ponudnik, z namenom, da bi ponovno zaprosil za ta status. ⇐

↓ novo

- (11) Treba je odpraviti prednost, dano letalskemu prevozniku, ki zahteva zaporedje slotov na letališču za stalni redni prevoz potnikov med tem letališčem in regionalnim letališčem, saj je takšna situacija že upoštevana pri prednosti, dani letalskemu prevozniku, ki zahteva zaporedje slotov za stalni redni prevoz potnikov med dvema letališčema Unije.

↓ 95/93 uv. izjava 12
(prilagojeno)

- (12) ~~P~~~~ker se je~~ prav tako se je treba izogibati razmeram, kjer bi pomanjkanje razpoložljivih slotov povzročilo neenakomerno razporeditev ugodnosti liberalizacije in izkrivljanje konkurence.

↓ novo

- (13) Napredek pri izvajanju enotnega evropskega neba pomembno vpliva na proces dodeljevanja slotov. Vpeljava načrtov zmogljivosti, na podlagi katerih morajo letališča, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in uporabniki zračnega prostora upoštevati pravila glede nadzora ter izboljšanja zmogljivosti, ter funkcija upravljanja mreže, ki temelji na vzpostavitvi evropske mreže zračnih poti in centralnem upravljanju zračnega prometa, nalagata posodobitev pravil dodeljevanja slotov. Zato je treba vzpostaviti primeren okvir, ki bo upravljavcu mreže, organu za ocenjevanje zmogljivosti in nacionalnim nadzornim organom omogočal sodelovanje pri postopku določanja zmogljivosti letališča in usklajevalnih parametrov. Treba je oblikovati tudi novo kategorijo letališč, ki se zanimajo za to mrežo, s čimer bi se mreža lahko učinkoviteje odzvala v primeru kriznih razmer.
- (14) Načrti letov in sloti bi morali biti bolj usklajeni, s čimer bi se bolje izkoristila letališka zmogljivost ter izboljšala točnost letov.

↓ 95/93 uv. izjava 5 (prilagojeno)
⇒ novo

- (15) ~~Dker naj~~ država članica, pristojna za ~~koordinirano~~ letališče z usklajevanim voznim redom letov ali koordinirano letališče, naj zagotovi imenovanje usklajevalca voznega reda letov ali koordinatorja, čigar nevtralnost je nedvomna. ⇒ Zato je treba vlogo koordinatorjev okrepiti. Treba je zagotoviti pravno, organizacijsko in finančno neodvisnost koordinatorjev od zainteresiranih strani, države članice in organov, odvisnih od te države. Dejavnost koordinatorja ne sme biti ovirana zaradi pomanjkanja človeških, tehničnih ali finančnih virov ali strokovne podpore, zato mora država članica koordinatorju zagotoviti vire za učinkovito izvajanje njegovih nalog. ⇐

↓ novo

- (16) Za letalske prevoznike je treba uvesti dodatne obveznosti glede posredovanja informacij koordinatorju. Predvideti je treba dodatne sankcije v primeru posredovanja nepopolnih informacij ali posredovanja napačnih ali zavajajočih informacij. Za letališča, ki so del mreže, bi morali letalski prevozniki obvezno sporočiti svoje namene glede leta ali druge primerne informacije, ki jih zahteva koordinatorski ali usklajevalski vozni red letov.
- (17) Unija mora olajševati sodelovanje med koordinatorji in usklajevalci voznega reda letov, s čimer jim omogoči izmenjavo dobrih praks z namenom, da se bo, ko bo to primerno, vzpostavila funkcija evropskega koordinatorja.

↓ 95/93 uv. izjava 4 (prilagojeno)

- (18) ~~ker je za omogočanje letalskih storitev v določenih pogojih zaželeno, da država članica razglasi letališče~~ ☒ se lahko razglasi ☒ za koordinirano, če ~~staje zagotovljena~~ upoštevanje načel preglednosti, nevtralnosti in nediskriminacije ☒ ter skladnost s pogoji iz te uredbe ☒.
-

↓ 95/93 uv. izjava 3

⇒ novo

- (19) ~~ker je nevtralnost najbolje zagotovljena, kadar~~ ~~Odločitev~~ o koordinaciji letališča sprejme država članica, pristojna za to letališče, na podlagi objektivnih meril. ⇒ Glede na napredek pri izvajanju enotnega evropskega neba in funkcije upravljavca mreže bi bilo koristno uskladiti metode ocenjevanja letališke zmogljivosti za zagotovitev boljšega delovanja evropske mreže za upravljanje zračnega prometa. ⇐
-

↓ novo

- (20) Treba je zagotoviti postopek, po katerem se država članica lahko odloči spremeniti razglasitev koordiniranega letališča ali letališča z usklajevanim voznim redom letov z namenom njegove razglasitve za letališče z usklajevanim voznim redom letov oziroma letališče brez razglašenega statusa.
-

↓ 95/93 uv. izjava 7

~~ker bi bila lahko načela, ki urejajo sedanjí sistem dodeljevanja slotov, podlaga za to uredbo, če se bo ta sistem razvijal v skladu z razvojem dogodkov na področju prometa v Skupnosti;~~

↓ novo

- (21) Trajanje veljavnosti zaporedja slotov bi bilo treba omejiti na obdobje usklajevanja voznih redov letov, za katero se zaporedje dodeli. Prednost pri dodeljevanju zaporedja slotov, tudi historičnih, mora izhajati iz dodelitve ali potrditve s strani koordinatorja.
-

↓ 95/93 uv. izjava 8

~~ker je politika Skupnosti omogočati konkurenco in spodbujati vstop na trg, kot določa Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do~~

~~letalskih prog znotraj Skupnosti¹⁶, in ker ti cilji terjajo močno podporo prevoznikom, ki nameravajo začeti opravljati letalske storitve na progah znotraj Skupnosti.~~

↓ 95/93 uv. izjava 9

~~ker sedanji sistem predvideva podedovane pravice;~~

↓ 95/93 uv. izjava 11
(prilagojeno)
⇒ novo

- (22) ~~T~~ker je treba je sprejeti ohraniti posebne predpise, glede na omejene okoliščine, za vzdrževanje primernih domačih letov na območja zadevne države članice ali zadevnih držav članic , ⇒ kadar je uvedena obveznost javne službe ⇐ .

⇓ novo

- (23) Ker se lahko pri koordinacijskih parametrih upoštevajo okoljski vidiki in ker se lahko regionalna povezljivost v celoti zagotovi v okviru obveznosti javne službe, so izkušnje pokazale, da lokalna pravila niso koristna. Poleg tega ni mogoče izključiti, da so ta pravila diskriminatorna pri dodeljevanju slotov. Zato je treba omejiti možnost uporabe lokalnih pravil. Vse tehnične, operacijske, zmogljivostne in okoljske omejitve, ki jih morajo izvajati koordinatorji ali usklajevalci, morajo biti opredeljene v koordinacijskih parametrih. Uporaba lokalnih pravil bo tako omejena le na nadzor nad uporabo slotov in na možnost skrajšanja zaporedja slotov v primerih, ki jih predvideva ta uredba. Da bi se spodbujala boljša izraba zmogljivosti letališč, je treba okrepiti dve osnovni načeli glede dodeljevanja slotov, in sicer opredelitev zaporedja slotov in izračun historičnih slotov. Obenem je treba boljše urediti fleksibilnost, ki so je deležni letalski prevozniki, da se preprečijo neravnovesja na ravni izvajanja te uredbe v različnih državah članicah. Zato je treba spodbujati boljše izrabo zmogljivosti letališč.

- (24) Da se letalskim prevoznikom omogoči prilagoditev na izredne razmere, kot je izjemno zmanjšanje prometa ali gospodarska kriza, ki bi močno prizadela letalske prevoznike in velik del obdobja voznega reda letov, je treba Komisiji omogočiti sprejemanje nujnih ukrepov za zagotovitev povezanosti ukrepov, ki jih morajo izvesti koordinirana letališča. Ti ukrepi bi letalskim prevoznikom omogočili ohranitev prednosti pri dodeljevanju istega zaporedja slotov za naslednje obdobje usklajevanja voznega reda letov, tudi če se 85-odstotna stopnja uporabe ne doseže.

- (25) Vlogo koordinacijskega odbora je treba podvojiti. Upravljevec mreže, organ za ocenjevanje učinkovitosti in nacionalni nadzorni organ bi morali biti povabljeni na srečanja odbora. Ena od nalog koordinacijskega odbora bi lahko bila tudi priprava

¹⁶ UL L 240, 24.8.1992, str. 8.

predlogov ali priporočil za koordinatorja in/ali državo članico glede vseh vprašanj, ki zadevajo zmožljivost letališča, zlasti v zvezi z izvajanjem enotnega evropskega neba in delovanjem evropske mreže za upravljanje zračnega prometa. Odbor bi tudi moral organu za ovrednotenje učinkovitosti in nacionalnemu nadzornemu organu zagotavljati mnenja glede povezave med koordinacijskimi parametri in ključnimi kazalniki učinkovitosti, predlaganimi navigacijskim službam zračnega prometa.

- (26) Izkušnje so pokazale, da se veliko število slotov vrne v pool prepozno, da bi se lahko ponovno koristno prerazporedili. Zato je treba organ za upravljanje letališča spodbuditi k uporabi sistema obračunavanja letaliških pristojbin, ki bi odvrčal od takšnega vedenja. Vendar organ za upravljanje letališča z uporabo takšnega mehanizma letalskih prevoznikov ne sme odvrčati od vstopa na trg ali razvoja storitev.

↓ 95/93 uv. izjava 13

~~ker je zaželeno sedanje slotne kar najbolje uporabiti, da se uresničijo opisani cilji;~~

↓ 95/93 uv. izjava 14
(prilagojeno)

- (27) ~~Zker je zaželeno je~~, da tretje države zagotovijo enako obravnavanje letalskih prevoznikov ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒.

↓ 95/93 uv. izjava 15
(prilagojeno)
⇒ novo

- (28) ~~Uker uporaba določb te uredbe ne~~ ☒ ~~sme~~ ☒ ~~posegati v konkurenčna pravila Pogodbe, zlasti v njene člene~~ ☒ 101, ☒ ~~in~~ ☒ 102 ☒ ⇒ in 106 ⇐.

↓ 95/93 uv. izjava 16
(prilagojeno)

- (29) ~~ker je bil s skupno deklaracijo ministrov za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva 2. decembra 1987 v Londonu sklenjen dogovor o večjem sodelovanju obeh držav pri uporabi gibraltarskega letališča in se bo ta dogovor šele začel izvajati;~~ ☒ Ministrska izjava o gibraltarskem letališču, dogovorjena v Kordobi dne 18. septembra 2006 na prvem ministrskem srečanju Foruma za dialog o Gibraltarju, bo zamenjala skupno izjavo o letališču iz leta 2006, sprejeto v Londonu dne 2. decembra 1987, njeno polno spoštovanje pa se bo štelo kot spoštovanje izjave iz leta 1987. ☒

- (30) Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je treba dodeliti Komisiji v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije, in sicer za določitev metode za pripravo študije o zmogljivosti in povpraševanju. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov.
- (31) Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (32) Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje te uredbe, se izvedbena pooblastila dodelijo Komisiji. Ta pooblastila je treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹⁷.
- (33) Postopek pregleda se uporabi za sprejetje izvedbenih aktov v zvezi z uvedbo evropskega koordinatorja, obrazcem za letno poročilo o dejavnostih koordinatorja in usklajevalcem voznega reda letov in odločitvijo, da mora ena država članica ali več držav članic sprejeti ukrepe s ciljem popraviti diskriminatorno ravnanje tretje države do letalskih prevoznikov Unije.
- (34) Komisija sprejme izvedbene akte, ki se začnejo takoj uporabljati, v skladu s postopkom pregleda, v upravičenih nujnih primerih zaradi potrebe po zagotovitvi nepretrganosti historičnih slotov.

¹⁷ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

↓ 95/93 uv. izjava 17

- (35) ~~Toa~~ ~~uredbo~~ ~~je~~ ~~trebaj~~ ~~be~~ po določenem obdobju ponovno pregledat~~ine~~, da se ~~be~~ ocen~~ile~~ njeno delovanje.

↓ novo

- (36) Ker države članice same ne morejo zadovoljivo doseči cilja ukrepa, tj. enotnejše uporabe zakonodaje Unije glede usklajevanja slotov, in zaradi pomena čezmejne razsežnosti dejavnosti letalskega prometa, lahko Unija, ki lahko lažje doseže cilje ukrepa, sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Ta uredba v skladu z načelom sorazmernosti, ki je opredeljeno v istem členu, ne presega tega, kar je nujno za dosego navedenih ciljev–

↓ 95/93 (prilagojeno)

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

☒ Področje uporabe in opredelitev pojmov ☒

Člen 1

Področje uporabe

↓ 793/2004 čl. 1(1) (prilagojeno)

1. Ta uredba se uporablja za letališča ~~Skupnosti~~ ☒ Evropske unije ☒ .

↓ 95/93 (prilagojeno)

2. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva ☒ Velike Britanije in Severne Irske ☒ glede spora o suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.

~~3. Uporaba določb te uredbe za gibraltarsko letališče se odloži do začetka izvajanja dogovora, sklenjenega s skupno deklaracijo ministrov za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva 2. decembra 1987. Vladi Španije in Združenega kraljestva obvestita Svet o tem datumu.~~

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

↓ 793/2004 čl. 1(2)(a)

a1) „slot“ je dovoljenje, ki ga da koordinatorski odbor v skladu s to uredbo, za uporabo celotnega obsega letališke infrastrukture, potrebnega za opravljanje zračnega prevoza na koordiniranem letališču na določen datum in ob določenem času za namen pristajanja ali vzletanja, kakor ga dodeli koordinatorski odbor v skladu s to uredbo;

b2) „novi prevoznik“ je:

- ii)a) letalski prevoznik, ki kot del zaporedja slotov zahteva slot na letališču na katerikoli dan, pri čemer bi ob sprejetju prevoznikove zahteve ta imel manj kot pet slotov na tem letališču na ta dan; ali

↓ 793/2004 čl. 1(2)(a)
(prilagojeno)
⇒ novo

- ii)b) letalski prevoznik, ki zahteva zaporedje slotov za stalni redni prevoz potnikov med dvema letališčema Evropske unije Skupnosti, če med tema dvema letališčema ~~ali sistemoma letališč~~ na ta dan isti stalni redni prevoz izvajata največ dva druga letalska prevoznika, pri čemer bi ob sprejetju prevoznikove zahteve ta vseeno imel manj kot ~~⇒ devet~~ pet slotov na tem letališču na ta dan za ta stalni prevoz. ~~ali~~

- ~~ii)c) letalski prevoznik, ki zahteva zaporedje slotov na letališču za stalni redni prevoz potnikov med tem letališčem in regionalnim letališčem, če noben drug letalski prevoznik ne izvaja neposrednega rednega prevoza potnikov med tema dvema letališčema ali sistemoma letališč na ta dan, pri čemer bi ob sprejetju prevoznikove zahteve ta vseeno imel manj kot pet slotov na tem letališču na ta dan za ta stalni prevoz.~~

Letalski prevoznik , ki ima skupaj z matičnim podjetjem, svojimi hčerinskimi podjetji ali hčerinskimi podjetji svojega matičnega podjetja več kot 10 5 % skupnega obsega slotov , ki so mu bili dodeljeni na ~~razpolago za~~ zadevni dan na posameznem letališču ~~ali več kot 4 % skupnega obsega slotov na razpolago na zadevni dan na sistemu letališč, del katerega je letališče~~, se ne šteje za novega ponudnika na tem letališču. ~~;~~

↓ novo

Letalski prevoznik, ki je v smislu člena 13 slote, ki jih je pridobil kot novi prevoznik, prenesel na drugega letalskega prevoznika na istem letališču z namenom, da bi ponovno zaprosil za status novega prevoznika na tem letališču, se na tem letališču ne šteje več za novega prevoznika;

↓ 95/93
⇒ novo

- e) ~~„direktni let“ pomeni storitev med dvema letališčema, vključno z vmesnimi pristanki z istim zrakoplovom in isto številko leta;~~

- ii)3) „obdobje voznega reda letov“ pomeni poletno ali zimsko sezono, kakor ju letalski prevozniki uporabljajo v svojih voznih redih letov v skladu s pravili in smernicami, ki jih je sektor zračnega prevoza določil na svetovni ravni ;

↓ 95/93 (prilagojeno)

e4) „letalski prevoznik ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1008/2008;

↓ 793/2004 čl. 1(2)(b)
(prilagojeno)
⇒ novo

f5) ~~(1)~~ „letalski prevoznik“ je podjetje za zračni prevoz, ki ima ☒ veljavno ☒ ~~veljavno~~ operativno licenco ali enakovredni dokument najkasneje 31. januarja za naslednjo poletno sezono ali 31. avgusta za naslednjo zimsko sezono. Za namen členov ~~54, 98, 108a~~ ⇒ , 11 ⇐ in ~~1310~~ opredelitev letalskega prevoznika zajema tudi poslovne letalske prevoznike, ~~če obratujejo po redu letenja~~; za namene členov ~~7, 17 in 1814~~ opredelitev letalskega prevoznika zajema tudi vse civilne letalske prevoznike;

↓ 793/2004 čl. 1(2)(b)

h6) „skupina letalskih prevoznikov“ sta dva ali več letalskih prevoznikov, ki skupaj izvajajo skupne operacije ali franšizne operacije ali operacije z isto oznako za namen opravljanja specifičnega zračnega prevoza;

↓ novo

7) „izvajalec navigacijske službe zračnega prometa“ je vsak izvajalec službe zračnega prometa v smislu člena 2(5) Uredbe (ES) št. 549/2004¹⁸;

8) „izvajalec storitve zemeljske oskrbe“ je vsak izvajalec storitve zemeljske oskrbe v smislu člena [...] Uredbe št. [...] (o storitvah zemeljske oskrbe); ali vsak uporabnik letališča v smislu člena [...] Uredbe št. [...] (o storitvah zemeljske oskrbe), ki izvaja samooskrbo v smislu člena [...] Uredbe št. [...] (o storitvah zemeljske oskrbe);

9) „letališče znotraj mreže“ je letališče, ki se ne sooča s problemom preobremenjenosti, vendar bi lahko morebitno nenadno in močno povečanje prometa ali nenadno in močno zmanjšanje zmogljivosti vplivalo na delovanje Evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (v nadaljevanju: mreža) v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹;

¹⁸ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

¹⁹ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

↓ 793/2004 čl. 1(2)(c)

~~10~~) „letališče z usklajevanim voznim redom letovanja“ je letališče, na katerem obstaja možnost prezasedenosti v nekaterih obdobjih dneva, tedna ali leta, kar je mogoče rešiti s prostovoljnim sodelovanjem med letalskimi prevozniki, in na katerem je bil imenovan usklajevalec voznega reda letovanja, da bi uskladil operacije letalskih prevoznikov, ki na tem letališču opravljajo storitve ali jih nameravajo opravljati;

↓ 793/2004 čl. 1(2)(b)

~~11~~) „koordinirano letališče“ je katero koli letališče, za pristanek ali vzlet na katerem mora letalski prevoznik ali katerikoli drug letalski operator imeti slot, ki mu ga dodeli koordinator, razen državiških letov, pristankov v sili in humanitarnih letov;

↓ 95/93

~~h)~~ ~~„sistem letališč“ pomeni dve ali več združenih letališč, ki oskrbujejo isto mesto ali urbane aglomeracije, kakor je navedeno v Prilogi II k Uredbi (EGS) št. 2408/92;~~

↓ 793/2004 čl. 1(2)(c)
(prilagojeno)
⇒ novo

~~12~~) „organ za upravljanje letališča“ je organ, ki ima skupaj z drugimi dejavnostmi ali drugače v skladu z nacionalnimi zakoni ali drugimi predpisi nalogo, da upravlja letališke zmogljivosti ter koordinira in nadzoruje dejavnosti raznih prevoznikov na letališču, ~~prisotnih na zadevnem letališču ali v sistemu letališč;~~

~~13~~) „zaporedje slotov“ je najmanj 15 pet slotov, ~~zahtevanih za~~ poletno sezono ~~obdobje voznega reda letov isti~~ in 10 slotov za zimsko sezono voznega reda letov , zahtevanih ob istem času ~~čas~~ na isti dan v tednu za zaporedne tedne ~~redno v istem obdobju reda letenja~~ in ki jih na tej podlagi dodeli koordinator ~~dodeljenih na ta način~~ ali, če to ni mogoče, ki se dodelijo dodeljenih za približno isti čas;

↓ 793/2004 čl. 1, pt. 2 c)

~~14~~) „poslovno letalstvo“ je sektor splošnega letalstva, ki zadeva upravljanje ali uporabo zrakoplova s strani podjetij za prevoz potnikov ali blaga kot orodje pri opravljanju njihove dejavnosti, če se z zrakoplovi opravljajo poleti za namene, ki na splošno niso namenjeni javnemu najemu, in jih pilotirajo posamezniki, ki imajo vsaj veljavno licenco poklicnega pilota z ratingom za instrumentalno letenje;

↓ 793/2004 čl. 1(2)(c)
(prilagojeno)
⇒ novo

~~15~~) „koordinacijski parametri“ je operativni izraz za vse razpoložljive zmogljivosti za dodeljevanje slotov na letališču v posameznem ~~koordinacijskem~~ obdobju ☒ voznega reda letov ☒ ⇒ in operativna pravila glede uporabe zmogljivosti ⇐, ki odražajo vse tehnične, operativne in okoljske dejavnike, ki vplivajo na delovanje letališke infrastrukture in njenih različnih podsistemov.

↓ novo

- 16) „načrt leta“ so podrobne informacije, poslane enotam služb zračnega prometa v zvezi z nameravanim letom ali delom leta zrakoplova;
- 17) „redni zračni prevoz“ pomeni zaporedje letov z značilnostmi, opredeljenimi v točki 2(16) Uredbe (ES) št. 1008/2008;
- 18) „načrtovani posebni zračni prevoz“ pomeni zaporedje letov, ki ne izpolnjujejo vseh pogojev iz člena 2(16) Uredbe (ES) št. 1008/2008, vendar se izvaja s tako rednimi ali pogostimi leti, da so prepoznavni kot sistematično zaporedje letov;
- 19) „upravljavec mreže“ je organ, ustanovljen v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004;
- 20) „organ za ovrednotenje učinkovitosti“ je organ, ustanovljen v skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004;
- 21) „nacionalni nadzorni organ“ pomeni organ ali organe, ki jih imenujejo ali ustanovijo države članice kot svoj nacionalni organ v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 549/2004;

↓ 95/93 (prilagojeno)
⇒ novo

☒ Določitev letališč ☒

Člen 3

Pogoji koordiniranja ⇒ ali usklajevanja voznih redov letov ⇐ **letališča**

↓ 793/2004 čl. 1(3)(a)
(prilagojeno)

1. ☒ Države članice niso zavezane ☒, da morajo razglasiti katero koli letališče kot letališče z usklajevanim voznim redom letovanja ali koordinirano letališče, razen v skladu z določbami tega člena.

☒ Države članice ne morejo razglasiti ☒ letališča za koordinirano, razen v skladu z določbami odstavka 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 čl. 1(3)(b)

2. Države članice lahko kljub temu predvidijo razglasitev letališča za →₁ letališče z usklajevanim voznim redom letovanja ←, če upoštevajo načela preglednosti, nevtralnosti in nediskriminacije.

↓ 793/2004 čl. 1(3)(c)
⇒ novo

3. Odgovorna država članica zagotovi, da organ za upravljanje letališča ali drug pristojni organ na letališču brez razglašenega statusa ⇒, na letališču znotraj evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (v nadaljevanju: mreža) ⇐ ali na letališču z usklajevanim voznim redom letovanja izvede temeljito analizo zmogljivosti ⇒ in povpraševanja ⇐, kadar ta država članica meni, da je to potrebno, ali v šestih mesecih:

i) po pisnem zahtevku s strani letalskih prevoznikov, ki predstavljajo več kot polovico operacij na letališču, ali s strani organa za upravljanje letališča, kadar ti menijo, da je zmogljivost nezadostna za trenutne ali načrtovane operacije v določenih obdobjih; ali

↓ 793/2004 čl. 1(3)(c)
⇒ novo

ii) na zahtevo Komisije, zlasti če ~~je letališče v resnici dostopno samo letalskim prevoznikom, ki so jim bili dodeljeni sloti, ali če letalski prevozniki in zlasti novi ponudniki naletijo na hude težave pri zagotavljanju pristajalnih in vzletnih možnosti na zadevnem letališču ⇒ ali če upravljavec mreže oceni, da je to potrebno za zagotovitev skladnosti operativnega načrta letališča z operativnim načrtom mreže v skladu s členom 6(7) Uredbe (EU) št. 677/2011 Komisije²⁰ ⇐.~~

²⁰ UL L 185, 15.7.2011, str. 1.

↓ 793/2004 čl. 1(3)(c)

S to analizo ~~na podlagi splošno priznanih metod~~ se ugotovi morebitno pomanjkanje zmogljivosti ob upoštevanju okoljskih omejitev na zadevnem letališču. Analiza mora zajemati možnosti odprave takega pomanjkanja s pomočjo nove ali prilagojene infrastrukture, operativnih sprememb ali morebitnih drugih sprememb ter časovni okvir, predviden za rešitev teh problemov.

↓ novo

Analiza temelji na metodah, ki jih je določila Komisija z delegiranim aktom v skladu s členom 15 te uredbe. Metode upoštevajo potrebe operativnega načrta mreže, kot so zahtevane v Prilogi V Uredbe (EU) št. 677/2011.

↓ 793/2004 čl. 1(3)(c)
(prilagojeno)
⇒ novo

To analizo ~~Treba je~~ prilagoditi zadnjemu stanju, če se uveljavlja odstavek ~~65~~, ali če na letališču pride do sprememb, ki pomembno vplivajo na njegovo zmogljivost in izkoristek zmogljivosti ⇒ ali na zahtevo koordinacijskega odbora, države članice ali Komisije ⇐. Analiza in uporabljena metoda se ~~da~~ na razpolago strankam, ki so analizo zahtevale, in drugim zainteresiranim strankam na njihovo zahtevo. Hkrati se analiza posreduje Komisiji.

↓ 793/2004 čl. 1(3)(d)

4. Na podlagi analize se države članice posvetujejo o stanju zmogljivosti na letališču z organom za upravljanje letališča, letalskimi prevozniki, ki redno uporabljajo letališče, njihovimi predstavniškimi organizacijami, predstavniki splošnega letalstva, ki redno uporabljajo letališče, in službami za kontrolo zračnega prometa.

↓ novo

5. Komisija lahko zaprosi upravljavca mreže, da pripravi mnenje o tem, kako je zmogljivost določena glede na potrebe za delovanje mreže. Komisija lahko pripravi priporočila. Država članica mora obrazložiti vsako odločitev, ki ne upošteva teh priporočil. Odločitev se sporoči Komisiji.

↓ 793/2004 čl. 1(3)(d)
⇒ novo

~~56.~~ Če se problemi pojavijo v najmanj enem obdobju voznega reda letovanja, država članica zagotovi, da se letališče razglasi za koordinirano za zadevna obdobja samo, če:

- a) je pomanjkanje tako hude narave, da se na letališču ne da izogniti precejšnjim zamudam; in
- b) teh problemov v kratkoročnem obdobju ni mogoče rešiti.

~~67.~~ Z odstopanjem od točke b) odstavka ~~65~~ lahko države članice v izrednih okoliščinah prizadeta letališča razglasijo za koordinirana za ustrezno obdobje ⇒, ki je lahko krajše od obdobja voznega reda letov ⇐.

↓ novo

Z odstopanjem od odstavkov 3, 4, 5 in 6 lahko države članice v izrednih okoliščinah prizadeta letališča za ustrezno obdobje razglasijo za koordinirana.

8. Če posodobljena analiza zmogljivosti in povpraševanja na koordiniranem letališču ali na letališču z usklajevanim voznim redom letov pokaže, da ima letališče zadostno zmogljivost za trenutne ali načrtovane operacije, lahko država članica po posvetovanju z organi iz odstavka 4 spremeni status letališča v letališče z usklajevanim voznim redom letov ali letališče brez statusa.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 čl. 1(3)(e)

~~→₁ 7. ← Kadar je na →₁ koordinirano letališče ← za sedanje ali načrtovane letalske storitve zagotovljena zadostna zmogljivost, se razglasitev tega letališča za koordinirano prekliče.~~

↓ novo

9. Na zahtevo Komisije, ki lahko deluje na lastno pobudo ali na pobudo upravljavca mreže, in po posvetovanju z organi iz odstavka 4, država članica zagotovi, da se letališče brez razglašene statusa razglasi za letališče, ki je del mreže. Odločitev se sporoči Komisiji. Če Komisija meni, da letališče ni več zanimivo za mrežo, država članica po posvetovanju z organi iz odstavka 4 spremeni status letališča v letališče brez razglašene statusa.

10. Če se odločitev sprejme v skladu z odstavkom 6, 8 ali 9, jo država članica sporoči organom iz odstavka 4 najpozneje do 1. aprila za zimsko sezono voznega reda letov in najpozneje 1. septembra za poletno sezono voznega reda letov.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

Člen ~~6~~ 4

Koordinacijski parametri

1. Na koordiniranem letališču ⇒ ali letališču z usklajevanim voznim redom letov ⇐ odgovorna država članica zagotovi določitev ⇒ koordinacijskih ⇐ parametrov ~~za dodeljevanje slotov~~ dvakrat letno ob upoštevanju vseh ustreznih tehničnih, operativnih ⇒ , zmogljivostnih ⇐ in okoljskih omejitev ter njihovih morebitnih sprememb. ⇒ Te omejitve je treba sporočiti Komisiji. Komisija, po potrebi s pomočjo upravljavca mreže, preuči omejitve in izda priporočila, ki jih mora upoštevati država članica pred določitvijo koordinacijskih parametrov. ⇐

Ta operacija mora temeljiti na objektivni analizi možnosti sprejema zračnega prometa ob upoštevanju različnih vrst prometa na letališču, prezasedenosti zračnega prostora, do katere lahko verjetno pride v koordinacijskem obdobju, in položaja v zvezi z zmogljivostjo.

~~32.~~ O določitvi parametrov in uporabljeni metodologiji ter o njihovih morebitnih spremembah se razpravlja podrobno v okviru koordinacijskega odbora s ciljem povečati zmogljivost in število slotov, ki so na razpolago za dodelitev, pred sprejetjem končne odločitve o ⇒ koordinacijskih ⇐ parametrih ~~za dodeljevanje slotov~~. Vsi zadevni dokumenti se dajo na razpolago zainteresiranim stranem na njihovo zahtevo.

↓ novo

3. Določitev koordinacijskih parametrov ne sme vplivati na nevtralno in nediskriminatorno naravo dodeljevanja slotov.

↓ 793/2004 čl. 1, pt. 5
⇒ novo

4. Parametri se sporočijo letališkemu koordinatorju primerno dolgo pred ~~začetno dodelitvijo~~ ⇒ začetno vlogo ⇐ slotov za namen konferenc o načrtovanju voznih redov letovanja.

~~25.~~ Za namen operacije iz odstavka 1, če država članica tega ne stori, koordinator določi ustrezne koordinacijske časovne intervale po posvetovanju s koordinacijskim odborom in v skladu z ugotovljenimi zmogljivostmi.

↓ 95/93 (prilagojeno)

⊠ Organizacija usklajevalnih dejavnosti, usklajevanja voznega reda letov in zbiranja podatkov ⊠

Člen 54

↓ 793/2004 čl. 1, pt. 4 a)

Usklajevalec voznega reda letovanja in koordinator

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
(prilagojeno)
⇒ novo

1. Države članice, odgovorne za letališče z usklajevanim voznim redom letovanja ⇒ znotraj mreže ⇐ ali koordinirano letališče, zagotovijo, da se kot usklajevalec voznega reda letovanja ali letališki koordinator imenuje usposobljena fizična ali pravna oseba po posvetu z letalskimi prevozniki, ki redno uporabljajo letališče, njihovimi predstavniškimi organizacijami in organom za upravljanje letališča ter koordinacijskim odborom, če tak odbor obstaja. Isti usklajevalec voznega reda letovanja ali letališki koordinator se lahko imenuje za več kot eno letališče.

↓ novo

2. Države članice spodbujajo tesno sodelovanje med koordinatorji in usklajevalci voznih redov letov z namenom razvoja skupnih projektov na evropski ravni. Glede na razvoj teh projektov, napredek pri izvajanju uredbe o enotnem evropskem nebu in rezultate ocenjevalnega poročila iz člena 21 je Komisija sprejela izvedbene ukrepe v zvezi z ustanovitvijo funkcije evropskega koordinatorja. Ti izvedbeni ukrepi se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2). Načela, ki urejajo neodvisnost koordinatorja iz odstavka 3 tega člena, veljajo *mutatis mutandis* za evropskega koordinatorja.

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
(prilagojeno)
⇒ novo

23. Država članica, odgovorna za letališče z usklajevanim voznim redom letovanja ali koordinirano letališče, zagotovi:

- a) da na letališču z usklajevanim voznim redom ~~letovenje~~ usklajevalec voznega reda ~~letovenje~~ deluje v skladu s to uredbo neodvisno, nevtralnno, nediskriminatorno in transparentno;
- b) da je v primeru koordiniranega letališča ~~neodvisnost~~ koordinatorja pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisen ~~na koordiniranem letališču tako, da se koordinator funkcionalno loči~~ od katere koli ~~posamezne~~ zainteresirane stranke , države članice ali organov, odvisnih od te države; to pomeni:

↓ novo

i) osnovne funkcije koordinatorja, ki vključujejo pravično in nediskriminatorno dodeljevanje slotov, se pravno dodelijo fizični ali pravni osebi, ki sama ni izvajalec storitev na letališču, letalska družba, ki izvaja letalske storitve z letališča, ali organ za upravljanje zadevnega letališča;

ii) organizacijsko in z vidika odločanja koordinator deluje neodvisno od države članice, organa za upravljanje letališča, izvajalcev storitev in letalskih družb, ki izvajajo letalske storitve z zadevnega letališča, ter ne prejema njihovih navodil in ni obvezan, da jim poroča, razen državi članici; koordinator ni del struktur, ki so neposredno ali posredno odgovorne za njihovo vsakodnevno upravljanje ter ima pravico za sprejemanje odločitev glede sredstev, potrebnih za izvajanje svoje funkcije. Države članice zagotovijo, da se upoštevajo poslovni interesi koordinatorja za zagotovitev njegovega neodvisnega delovanja.

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
(prilagojeno)

- c) da je ~~s~~ sistem financiranja koordinatorjevih dejavnosti ~~nera-biti~~ tak, da zagotavlja njegov neodvisni status ~~koordinatorja~~.
- ed) da koordinator deluje v skladu s to uredbo nevtralnno, nediskriminatorno in transparentno.

↓ novo

Financiranje iz točke c) zagotovijo letalski prevozniki, ki izvajajo svoje storitve na koordiniranih letališčih, in letališča, da se zagotovi pravična porazdelitev finančnega bremena med vse zainteresirane stranke in prepreči, da bi bilo financiranje odvisno predvsem od ene same zainteresirane stranke. Države članice zagotovijo, da ima koordinator vedno na voljo potrebne finančne, človeške, tehnične in materialne vire ter strokovno podporo.

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
(prilagojeno)

~~34.~~ Usklajevalec voznega reda letovanja in koordinator sodelujeta na ~~takih mednarodnih~~ konferencah o načrtovanju voznih redov letovanja , na katerih se na mednarodni ravni srečujejo letalskih prevoznikov, in ki ~~jih dovoljuje~~ so v skladu s pravnim redom ~~Skupnosti~~ Unije .

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
⇒ novo

~~45.~~ Usklajevalec voznega reda letovanja svetuje letalskim prevoznikom in priporoča alternativne čase prihoda in/ali odhoda, kadar je verjetno, da bo prišlo do prezasedenosti.

~~56.~~ Koordinator je edina oseba, odgovorna za dodeljevanje slotov. Sloti dodeli v skladu z določbami te uredbe in predvidi, da se ob izrednem dogodku sloti lahko dodelijo tudi izven uradnih ur.

~~67.~~ Usklajevalec voznega reda letovanja spremlja skladnost operacij letalskih prevoznikov z voznim redom letovanja, ki mu je priporočen.

Koordinator spremlja skladnost operacij letalskih prevoznikov s sloti, ki so jim dodeljeni. To preverjanje skladnosti se opravlja v sodelovanju z organom za upravljanje letališča in s službami za kontrolo zračnega prometa, pri čemer se upoštevajo čas in drugi ustrezni parametri v zvezi z zadevnim letališčem.

~~7.~~ Vsi usklajevalci voznega reda letovanja in koordinatorji sodelujejo pri odkrivanju neskladnosti voznih redov letovanja ⇒ ter spodbujajo letalske prevoznike k njihovi odpravi ⇐

↓ 793/2004 čl. 1(4)(b)
(prilagojeno)
⇒ novo

Člen 6

Preglednosti dejavnosti koordiniranja in usklajevanja voznih redov letov

~~1.~~ ⇒ Na koncu vsakega obdobja usklajevanja voznih redov letov ⇐ ~~koordinator~~ ⇒ ali usklajevalec voznega reda letov ⇐ ~~na zahtevo~~ zadevnim državam članicam in Komisiji predloži ~~letno~~ poročilo o dejavnostih ⇒, ki opisuje splošno stanje dodeljevanja slotov in/ali usklajevanja voznih redov letov. Poročilo vsebuje ⇐ zlasti ⇒ preučitev ⇐ ~~zadeva~~ uporabe ~~členov~~ ⇒ 9(5) in členov ⇐ 13 in 18 ~~in 14~~ ter morebitnih pritožb glede uporabe členov ~~9~~ in 10, predloženih koordinacijskemu odboru, in ukrepov, sprejetih za njihovo rešitev. ⇒ Poročilo vsebuje tudi rezultate raziskave o kakovosti storitev koordinatorja, izvedene med zainteresiranimi strankami. ⇐

↓ novo

2. Komisija lahko sprejme vzorec poročila o dejavnostih iz odstavka 1. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

↓ 95/93

→₁ 793/2004 čl. 1(4)(c)

→₁ ~~8. Koordinator na zahtevo in v razumnem času da brezplačno na razpolago naslednje informacije v pregled zainteresiranim strankam, zlasti članom koordinacijskega odbora ali opazovalcem v njem, v pisni obliki ali v katerikoli drugi lahko dostopni obliki.~~ ←

↓ novo

3. Koordinator posodablja bazo elektronskih podatkov s prostim dostopom, ki vsebuje naslednje informacije o:

↓ 95/93

a) ~~historičnih slotih vseh letalskih prevoznikov letališča, razvrščenih po posameznih letalskih prevoznikih in v časovnem zaporedju;~~

↓ 95/93 (prilagojeno)

b) ~~zahtevanih slotih (prvotne vloge) vseh letalskih prevoznikov, razvrščenih po posameznih letalskih prevoznikih in v časovnem zaporedju;~~

↓ 95/93

⇒ novo

c) ~~vseh dodeljenih slotih in zavrjenih zahtevkih za slote vseh letalskih prevoznikov, razvrščenih po posameznih letalskih prevoznikih in v časovnem zaporedju;~~

d) ~~preostalih razpoložljivih slotih ⇒ glede na vsak tip omejitve, upoštevan pri koordinacijskih parametrih. Baza podatkov mora omogočati letalskim prevoznikom, da preverijo razpoložljivost slotov, ki ustrezajo njihovi zahtevi ⇐ ;~~

↓ novo

e) slotih, ki so bili preneseni ali izmenjani in za katere sta navedeni identiteta zadevnih letalskih prevoznikov ter informacija, ali sta bila prenos oz. izmenjava opravljena na podlagi denarnega ali drugačnega nadomestila. Podatki o finančnem nadomestilu se objavijo vsako leto.

↓ 95/93

⇒ novo

ef) popolnih podatkih o ~~merilih dodeljevanja~~ ⇒ koordinacijskih parametrih ⇐.

↓ novo

Te informacije se stalno posodabljaajo. Na koncu vsake sezone koordinator zagotovi objavo poročila o dejavnostih iz odstavka 1.

4. Koordinator zagotovi hranjenje podatkov in dostop do njih za obdobje najmanj petih zaporednih enakovrednih obdobj vzneega reda letov.

↓ 793/2004 čl. 1(4)(d)

~~9. Informacije iz odstavka 8 se dajo na razpolago najkasneje v času ustreznih konferenc o načrtovanju redov letenja in kot je ustrezno med konferencami in po njih. Na zahtevo koordinator posreduje take informacije v skrajšani obliki. Za posredovanje takih informacij v skrajšani obliki se lahko zaračuna nadomestilo za stroške.~~

↓ 793/2004 čl. 1(4)(e)

(prilagojeno)

⇒ novo

105. Če so na razpolago ustrezni in splošno sprejeti standardi ⇒ glede oblike ⇐ informacij o voznem redu letovenja, jih usklajevalec voznega reda letovenja, koordinator in letalski prevozniki uporabijo, pod pogojem, da so skladni s pravnim redom ☒ Unije ☒ Skupnosti.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 7

Informacije za usklajevalce voznega reda letovenja in koordinatorje

1. Letalski prevozniki, ki opravljajo prevoz ali nameravajo opravljati prevoz na letališču ⇨, ki je del mreže, letališču ⇨ z usklajevanim voznim redom letovanja ali koordiniranemu letališču, usklajevalcu voznega reda letovanja ~~ali oz.~~ koordinatorju predložijo vse ustrezne informacije, ki jih ta zahteva. ⇨ Če se te informacije spremenijo, letalski prevozniki o tem nemudoma obvestijo usklajevalca voznih redov letov in koordinatorja. ⇨ Vse ustrezne informacije se posredujejo v obliki in v roku, ki ju določi usklajevalec voznega reda letovanja oz. koordinator. Letalski prevoznik koordinatorja ob zahtevi za dodelitev zlasti obvesti, ali bi mu koristil status novega ponudnika v skladu s členom 2(b) v zvezi z zahtevanimi sloti.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇨ novo

Za vsa druga letališča brez posebnega razglašene statusa ⇨ letalski prevozniki, ki izvajajo ali nameravajo izvajati prevoze na letališču, ⇨ organ za upravljanje letališča ⇨, izvajalci storitev zemeljske oskrbe in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ⇨ na zahtevo koordinatorja posredujejo vse morebitne informacije, ki jih imajo o načrtovanih storitvah letalskih prevoznikov.

↓ novo

Usklajevalec voznih redov letov ali koordinator upravljavcu mreže na njegovo zahtevo posredujejo vse informacije iz tega odstavka.

↓ 793/2004 čl. 1(5)
⇨ novo

2. Če letalski prevoznik ne posreduje informacij iz odstavka 1, razen če lahko zadovoljivo dokaže, da obstajajo olajševalne okoliščine, ali če posreduje lažne ali zavajajoče informacije, koordinator ne upošteva zahteve ali zahtev po slotih s strani tega letalskega prevoznika, na katerega se nanašajo manjkajoče, lažne ali zavajajoče informacije. ⇨ Koordinator umakne zaporedja slotov, če so že bila dodeljena, in/ali priporoči uvedbo sankcij s strani pristojnega organa v skladu z nacionalnimi predpisi. ⇨ Koordinator temu letalskemu prevozniku da možnost, da predloži svoja opažanja.

3. Usklajevalec voznega reda letovanja ali koordinator, organ za upravljanje letališča in službe za kontrolo zračnega prometa si ⇨, zlasti zaradi zagotovitve izvajanja člena 17 ⇨ izmenjajo vse informacije, ki jih potrebujejo za opravljanje svojih dolžnosti, vključno s podatki o letih in slotih.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

Člen ~~5~~ 8

Koordinacijski odbor

1. Na koordiniranem letališču odgovorne države članice zagotovijo, da se ustanovi koordinacijski odbor. Isti koordinacijski odbor se lahko imenuje za več kot eno letališče. Članstvo v tem odboru je odprto vsaj za letalske prevoznike, ki redno uporabljajo zadevno(a) letališče(a) in njihove predstavniške organizacije, zadevni organ za upravljanje letališča, zadevne službe za kontrolo zračnega prometa in predstavnike splošnega letalstva, ki redno uporabljajo letališče ⇒, upravljavca mreže, organ za ovrednotenje učinkovitosti in nadzornemu nacionalnemu organu zadevne države članice ⇐.

↓ 793/2004 čl. 1(5)
⇒ novo

Naloge koordinacijskega odbora so:

- a) dajanje predlogov ali svetovanje koordinatorju in/ali državi članici glede:
- i) možnosti povečanja zmogljivosti letališča, določene v skladu s členom 3, ali izboljšanja njegovega izkoristka,
 - ii) koordinacijskih parametrov, ki se določijo v skladu s členom ~~4~~6,
 - iii) načinov spremljanja uporabe dodeljenih slotov,
 - iv) lokalnih smernic ~~za dodeljevanje slotov ali spremljanje uporabe dodeljenih slotov ob upoštevanju, med drugim, možnih okoljskih vprašanj~~, kakor je predvideno v členu ~~9(8)~~8(5);
 - v) ⇒ faktorjev, ki vplivajo na ⇐ ~~izboljšanja prometnih razmer, ki prevladujejo~~ na zadevnem letališču;
 - vi) hudih problemov, na katere naletijo novi ponudniki, kakor je predvideno v členu ~~9(6)~~10(9);
 - vii) vseh vprašanj v zvezi z zmogljivostjo letališča ⇒, zlasti glede izvajanja enotnega evropskega neba in delovanja mreže ⇐;

↓ novo

- b) zagotavljanje mnenj organu za vrednotenje učinkovitosti in nacionalnemu nadzornemu organu glede povezave med koordinacijskimi parametri in ključnimi

kazalniki učinkovitosti, predlaganimi navigacijskim službam zračnega prometa, kot so določene v Uredbi Komisije (EU) št. 691/2010;

↓ 793/2004 čl. 1(5)
⇒ novo

bc) posredovanje med vsemi zadevnimi strankami glede pritožb v zvezi z dodeljevanjem slotov, kakor je predvideno v členu ~~1911~~.

2. Predstavniki države članice in koordinator so povabljeni na sestanke koordinacijskega odbora kot opazovalci. ⇒ Komisija lahko na svojo zahtevo sodeluje na teh sestankih. ⇐

3. Koordinacijski odbor sestavi pisni poslovnik, ki med drugim zajema udeležbo, volitve, pogostost sestajanja in jezik(e), ki se uporablja(jo).

Katerikoli član koordinacijskega odbora lahko predlaga lokalne smernice, kakor je predvideno v členu ~~98(85)~~. Na zahtevo koordinatorja koordinacijski odbor razpravlja o predlaganih lokalnih smernicah ~~glede dodeljevanja slotov in o tistih, predlaganih v zvezi s spremljanjem uporabe dodeljenih slotov~~. Zadevni državi članici se predloži poročilo o razpravah v koordinacijskem odboru, pri čemer se navedejo ustrezna stališča odbora. ⇒ To poročilo se predloži tudi organu za ovrednotenje učinkovitosti in upravljavcu mreže. ⇐

↓ 95/93 (prilagojeno)

⊠ Dodeljevanje slotov ⊠

↓ 793/2004 čl. 1(6)
⇒ novo

Člen ~~910~~

Pool slotov

1. Koordinator vzpostavi pool, ki vsebuje vse ~~nedodeljene~~ ~~slot~~ ~~na podlagi člena 8(2) in 8(4)~~. Vse nove zmogljivosti v zvezi s sloti, opredeljene v skladu s členom 3(3), se dajo v pool.

~~2. Zaporedje slotov, dodeljeno letalskemu prevozniku za opravljanje rednega ali načrtovanega posebnega zračnega prevoza, temu letalskemu prevozniku ne dajo pravice do enakega zaporedja slotov v naslednjem enakovrednem obdobju reda letenja, če letalski prevoznik koordinatorju ne more zadovoljivo dokazati, da ga uporablja, kakor je to odobril koordinator, najmanj 80% časa v obdobju reda letenja, za katerega je bilo dodeljeno.~~

~~62.~~ Brez poseganja v člen ~~108(2)~~ ⇒ in (3) ⇐ te uredbe in brez poseganja v člen 19(2) Uredbe (EGS) št. 1008/2008 se sloti iz poola razdelijo med letalske prevoznike prosilce. 50 % teh

slotov se najprej dodeli novim ponudnikom, razen če so zahteve novih ponudnikov manjše od 50 %. ⇒ Prednost novih ponudnikov se upošteva v celotnem obdobju voznega reda letov ⇐. Koordinator obravnava zahteve novih ponudnikov in drugih prevoznikov pravično v skladu s koordinacijskimi obdobji vsakega dne voznega reda letovanja.

Med zahtevami novih ponudnikov se da prednost letalskim prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje za status novega ponudnika iz člena 2(2b)(i) in (bii) ali člena 2(b)(i) in (iii).

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

3. Brez poseganja v člen 10(2) se v primeru, da se vsem zahtevam po slotih ne more ugoditi na zadovoljstvo zadevnih letalskih prevoznikov, prednost da komercialnim zračnim prevozom in zlasti rednim ☒ zračnim ☒ prevozom in načrtovanim posebnim zračnim prevozom. V primeru konkurenčnih zahtev v isti kategoriji prevozov se prednost da celoletnim operacijam.

↓ 793/2004 čl. 1(6)
⇒ novo

~~74.~~ Novi ponudnik, ki mu je bilo ponujeno zaporedje slotov v okviru ene ure pred ali po zahtevanem času, vendar te ponudbe ne sprejme, ne obdrži statusa novega ponudnika za to ⇒ zaporedje v ⇐ zadevno obdobje voznega reda letovanja.

~~85.~~ V primeru prevozov, ki jih opravlja skupina letalskih prevoznikov, lahko potrebne slote zahteva samo en od udeleženih letalskih prevoznikov. Letalski prevoznik, ki opravlja tak prevoz, prevzame odgovornost za izpolnjevanje operativnih meril, potrebnih za ⇒ zagotavljanje prednosti ⇐ ohranjanje obstoječe prednostne razvrstitve iz člena 108(2).

↓ 793/2004 čl. 1(6) (prilagojeno)
⇒ novo

Slote, dodeljene enemu letalskemu prevozniku, lahko uporabi(jo) drugi letalski prevoznik(i), ⇒ ki spadajo v skupino letalskih prevoznikov ⇐ udeleženi pri skupnih operacijah, pod pogojem, da identifikacijska oznaka letalskega prevoznika, ki so mu sloti dodeljeni, ostane pri skupnem letu za namene koordinacije in spremljanja. Ob prenehanju takih operacij tako uporabljeni sloti ostanejo letalskemu prevozniku, ki so mu bili prvotno dodeljeni. ~~Letalski prevozniki, udeleženi pri skupnih operacijah, koordinatorje obvestijo o podrobnostih. Takih operacije~~ ☒ letalski prevozniki, ki spadajo v skupino, sporočijo koordinatorjem ☒ ~~pred začetkom takih operacij~~ ⇒ in ne smejo ukrepati do njihovega izrecnega potrdila ⇐ .

↓ novo

Če zaporedje slotov, dodeljeno letalskemu prevozniku, uporablja drug letalski prevoznik, ki ne ustreza pogojem iz tega odstavka, koordinator prekliče zaporedje in ga po zaslišanju zadevnih letalskih prevoznikov vrne v pool.

↓ 793/2004 čl. 1(6)

96. Če se hudi problemi novih ponudnikov nadaljujejo, država članica zagotovi, da se skliče sestanek koordinacijskega odbora letališča. Namen sestanka je proučiti možnosti rešitve položaja. Na ta sestanek je povabljeni Komisija.

↓ 793/2004 čl. 1(5)

67. Če zahtevanega slota ni mogoče sprejeti, koordinator letalskega prevoznika prosilca obvesti o razlogih za to in navede najbližji alternativni slot, ki je na razpolago.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

58. Koordinator upošteva tudi dodatna ~~pravila in~~ smernice, ki jih uvede industrija zračnega prevoza na ravni Uniji ali ~~na svetovni ravni po celem svetu ali v celi Skupnosti~~, ter lokalne smernice, ki jih predlaga koordinacijski odbor in odobri država članica ali katerikoli drug pristojni organ, odgovoren za zadevno letališče, pod pogojem, da take ~~ca~~ ~~pravila in~~ smernice ne vplivajo na neodvisni status koordinatorja, da so skladne ~~i~~ s pravnim redom Unije ~~Skupnosti~~ in usmerjene ~~i~~ k izboljšanju učinkovite uporabe letaliških zmogljivosti ⇒ ter so bile sporočene Komisiji in potrjene z njene strani ⇐. ~~Zadevne države članice ta pravila sporočijo Komisiji.~~

↓ novo

Lokalne smernice lahko zadevajo le nadzor nad uporabo dodeljenih slotov in spremembo opredelitve zaporedja slotov za zmanjšanje njegove dolžine za najmanj 10 slotov za zimsko sezono voznega reda letov ali najmanj 15 slotov za poletno sezono voznega reda letov, v nobenem primeru pa za manj kot pet slotov. Zmanjšanje dolžine zaporedja slotov se uporablja le na letališčih, kjer je povpraševanje po letalskih storitvah zelo sezonsko.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

79. Koordinator se poleg načrtovane dodelitve slotov za obdobje voznega reda letovanja prizadeva, da bi ugodil zahtevam po posameznih slotih v zadnjem trenutku za katero koli vrsto letalstva, vključno s splošnim letalstvom. Za ta namen se lahko uporabijo sloti, ki ostanejo v poolu iz člena 10 po razdelitvi med prevoznike prosilce, in sloti, na razpolago v zadnjem trenutku.

Člen 10

~~Proces dodeljevanja slotov~~ **Historični sloti**

↓ 793/2004 čl. 1(5)

1. Zaporedja slotov se letalskim prevoznikom dodelijo iz poola slotov kot dovoljenja za uporabo letalske infrastrukture za namen pristajanja in vzletanja za obdobje voznega reda letovanja, za katero so zahtevana in ob izteku katerega se morajo vrniti v pool slotov, kakor je določen v skladu z določbami člena 910.

↓ 793/2004 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

2. Brez poseganja v člene 7, ~~8a, 9, 10(1)~~ 12, 13 in ~~1714~~, ⇒ se prednost da zadevnemu letalskemu prevozniku za dodelitev istega zaporedja med naslednjim enakovrednim obdobjem voznega reda letov, če ga ta prevoznik zahteva do roka iz člena 7(1) in ~~⇐ odstavek (1) tega člena ne uporablja~~, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- a) ta letalski prevoznik uporablja zaporedje slotov za opravljanje rednih in načrtovanih posebnih zračnih prevozov in
- b) ta letalski prevoznik lahko koordinatorju zadovoljivo dokaže, da je zadevno zaporedje slotov uporabljal, kakor je to odobril koordinator, najmanj ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % časa v obdobju voznega reda letovanja, za katerega je bilo dodeljeno.

~~V takem primeru je zaradi tega zaporedja slotov letalski prevoznik upravičen do enakega zaporedja slotov v naslednjem enakovrednem obdobju reda letenja, če to zahteva ta letalski prevoznik v roku iz člena 7(1).~~

43. Časovna prerazporeditev zaporedij slotov pred dodelitvijo preostalih slotov iz poola iz člena 9 drugim letalskim prevoznikom prosilec se sprejme samo zaradi operativnih razlogov ⇒, kot so na primer spremembe tipa zrakoplova ali proge, na kateri lete opravlja letalski prevoznik ⇐ ~~ali v primeru, da bi se časovni raspored slotov letalskih prevoznikov prosilec izboljšal glede na prvotno zahtevan časovni raspored~~. Veljati ne začne pred izrecno potrditvijo koordinatorja.

↓ 793/2004 čl. 1(6)
⇒ novo

34. Sloti, dodeljeni letalskemu prevozniku pred 31. januarjem za naslednjo poletno sezono ali pred 31. avgustom za naslednjo zimsko sezono, vendar vrnjeni koordinatorju v ponovno dodelitev pred tema datumoma, se ne upoštevajo za namene izračuna uporabe ⇒, če preostali dodeljeni sloti sestavljajo zaporedje v smislu člena 2(13) ⇐.

↓ novo

Sloti, ki sovpadajo s prazniki, se vključijo v zaporedje za naslednjo sezono brez zahteve po utemeljitvi njihove neuporabe.

↓ 793/2004 čl. 1(6) (prilagojeno)
⇒ novo

45. Če ni mogoče dokazati ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % uporabe zaporedja slotov, ⇒ se prednost iz odstavka 2 ne dodeli ⇐ ~~se vsi sloti iz tega zaporedja dajo v pool slotov~~, razen če je mogoče neuporabo upravičiti na podlagi katerega koli od naslednjih razlogov:

- a) nepredvidljive in neizogibne okoliščine, ki jih letalski prevoznik ne more obvladovati in ki povzročijo:
 - i) prepoved letenja tipa zrakoplova, ki se na splošno uporablja za zadevni zračni prevoz,
 - ii) ⇒ delno zaprtje ali zaprtje v celoti ⇐ ~~zaprtje~~ letališča ali zračnega prostora;
 - iii) hude motnje operacij na zadevnih letališčih, vključno z zaporedji slotov na drugih letališčih ☒ Unije ☒ ~~Skupnosti~~ v zvezi s progami, ki jih take motnje prizadenejo, v znatnem delu zadevnega obdobja voznega reda letovanja;
- b) prekinitev letalskih storitev zaradi dejanja, katerega namen je bil vplivati na te storitve ⇒ , na primer stavke, ⇐ in ki letalskemu prevozniku dejansko in/ali tehnično onemogoči izvajanje načrtovanih letov;
- c) resna finančna izguba zadevnega letalskega prevoznika ☒ Unije ☒ ~~Skupnosti~~, zaradi katere mu organ za licenciranje v skladu s členom 9(1) Uredbe (EGS) št. 1008/2008 izda začasno licenco do finančne sanacije;
- d) sodni postopek v zvezi z uporabo člena 12 za proge, na katerih je naložena obveznost javne službe v skladu s členom 16 Uredbe (ESG) št. 1008/2008, posledica katerega je začasna prekinitev opravljanja prevoza na takih progah.

↓ novo

Prepoved poslovanja v Evropski uniji, sprejeta v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006²¹, ne more biti sprejemljiva utemeljitev neuporabe zaporedja slotov v smislu tega odstavka.

↓ 793/2004 čl. 1(6)

56. Na zahtevo države članice ali na svojo lastno pobudo Komisija pregleda uporabo odstavka 54 s strani koordinatorja letališča v okviru področja uporabe te uredbe.

Odločitev sprejme v dveh mesecih po prejemu zahteve po postopku iz člena 1613(2).

²¹ UL L 84, 23.3.2006, str. 14.

↓ novo

7. Če pogoji iz odstavka 2(a) in (b) niso izpolnjeni, lahko Komisija vseeno odloči, da se prednost za dodelitev istega zaporedja da letalskim prevoznikom za naslednje obdobje voznega reda letov, če je to upravičeno zaradi nujnosti, ki izhaja iz izrednih dogodkov, ki zahtevajo povezanost pri izvajanju ukrepov, ki naj se izvedejo na teh letališčih. Komisija sprejme potrebne ukrepe, katerih rok za izvedbo ne sme biti daljši od dolžine obdobja voznega reda letov. Te izvedbene akte, ki se začnejo takoj uporabljati, sprejme v skladu s postopkom iz člena 16(3).

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 8b

~~Izključitev odškodninskih zahtevkov~~

8. ⇒ Na podlagi prednosti za pridobitev ⇐ ~~Na podlagi upravičenosti do~~ zaporedja slotov iz ~~člena 8(2)~~ odstavka 2 tega člena ni mogoče zahtevati nobene odškodnine v zvezi s kakršno koli omejitvijo ali izločitvijo ~~teh~~ ⇒ te prednosti ⇐, uvedeno~~e~~ v skladu s pravnim redom Unije Skupnosti, zlasti pri uporabi pravil Pogodbe v zvezi z zračnim prevozom.

↓ novo

Člen 11

Rezervacija slotov

1. Organ za upravljanje koordiniranega letališča lahko sprejme odločitev o uporabi sistema letaliških pristojbin, da se letalske prevoznike odvrne od zapoznelega vračanja slotov v pool iz člena 9 in pozove k prevzemu odgovornosti za neizrabljene rezervacije letališke infrastrukture. Upoštevajo se naslednja načela:

a) pred sprejetjem te odločitve se upošteva postopek iz člena 6 Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta²². Posvetuje se tudi s koordinatorjem. Za koordinirana letališča, ki jih ne krije člen 1(2) Direktive 2009/12/ES, se organ za upravljanje letališča posvetuje s koordinacijskim odborom in koordinatorjem;

b) ta odločitev ne vpliva na nediskriminatoren in pregleden postopek dodeljevanja slotov in sistem letaliških pristojbin;

²² UL L 70, 14.3.2009, str. 11.

c) ta odločitev letalskih prevoznikov ne odvraca od vstopa na trg ali razvoja storitev in je omejena na kritje stroškov, ki jih ima letališče z rezervacijo letališke zmogljivosti, in ustrezajo neuporabljenim slotom;

d) letalski prevozniki niso odgovorni za neizrabljeno rezervacijo letališke infrastrukture za slote, ki so bili dodeljeni, a vrnjeni v pool pred 31. januarjem za naslednjo poletno sezono voznega reda letov ali pred 31. avgustom za naslednjo zimsko sezono voznega reda letov, za slote, ki sovpadajo s prazniki in so bili vrnjeni v pool pred temi datumi, in za slote, katerih neuporaba se lahko upraviči na podlagi člena 10(5);

e) ta odločitev se sporoči koordinatorju, zainteresiranim strankam in Komisiji najmanj šest mesecev pred začetkom zadevnega obdobja usklajevanja voznega reda letov.

2. Koordinator organu za upravljanje letališča sporoči vse informacije, potrebne za izvajanje odločitve iz prvega odstavka.

↓ 793/2004 čl. 1(5)

Člen ~~129~~

Obveznost javne službe

1. Če je na progi naložena obveznost javne službe v skladu s členom 16 Uredbe (EGS) št. 1008/2008, lahko država članica na koordiniranem letališču rezervira slote, potrebne za operacije, predvidene na tej progi. Če rezervirani sloti na zadevni progi niso uporabljeni, se dajo na razpolago kateremu koli drugemu letalskemu prevozniku, zainteresiranemu za opravljanje prevoza na progi, v skladu z obveznostjo javne službe ob upoštevanju odstavka 2. Če ni za opravljanje prevoza na progi zainteresiran noben drug letalski prevoznik in zadevna država članica ne objavi javnega razpisa v skladu s členom 16(10), členom 17(3) in (7) ter členom 18(1) ~~(1)(d)~~ Uredbe (EGS) št. 1008/2008, se sloti rezervirajo za drugo progo ob upoštevanju obveznosti javne službe ali se vrnejo v pool.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

2. Razpisni postopek iz člena 16(10), člena 17(3), ~~in~~ člena 17(7) in člena 18(1) Uredbe (ES) št. 1008/2008 se uporabi za uporabo slotov iz odstavka 1 tega člena, če je za opravljanje prevoza na progi zainteresiran več kot en letalski prevoznik iz Unije Skupnosti in ni mogel dobiti slotov v okviru ene ure pred ali po časih, ki jih zahteva od koordinatorja.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)

✕ Mobilnost slotov ✕

Člen ~~138a~~

~~Mobilnost~~ ✕ Prenosi in izmenjave ✕ slotov

↓ 793/2004 čl. 1, pt. 5
⇒ novo

1. Slot~~e~~:

- a) (a) lahko letalski prevoznik prenese z ene proge ali vrste prevoza na drugo progo ali vrsto prevoza, ki jih opravlja isti letalski prevoznik;
- b) se lahko ~~prenesejo~~ med ⇒ dvema letalskima prevoznikoma na podlagi denarnega nadomestila ali brez njega ali na podlagi drugačne oblike nadomestila; ⇐
- ~~i) med matičnimi in hčerinskimi podjetji ter med hčerinskimi podjetji istega matičnega podjetja,~~
- ~~ii) kot del pridobitve obvladovanja kapitala letalskega prevoznika,~~
- ~~iii) v primeru celotnega ali delnega prevzema, če so sloti v neposredni zvezi s prevzetim letalskim prevoznikom;~~
- c) si lahko letalski prevozniki izmenjajo ~~enega za enega~~ ⇒ na podlagi denarnega nadomestila ali brez njega ali na podlagi drugačne oblike nadomestila ⇐ .
-

↓ novo

2. Država članica vzpostavi pregleden okvir, ki omogoča stik med letalskimi prevozniki, ki se zanimajo za prenos ali izmenjavo slotov v skladu z zakonodajo Unije.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

2. Prenosi ali izmenjave iz odstavka 1 se sporočijo koordinatorju in se ne opravijo pred izrecno potrditvijo s strani koordinatorja. Koordinator zavrne potrditev prenosov ali izmenjav, če niso skladni z zahtevami te uredbe in če koordinator ni zadovoljivo prepričan, da:

- a) to ne bi škodovalo letališkim operacijam ob upoštevanju vseh tehničnih, operativnih ⇒ , izvedbenih ⇐ in okoljskih omejitev;

- b) se spoštujejo omejitve iz člena ~~129~~;
- c) prenos slotov ne sodi na področje odstavka 3 tega člena .

↓ novo

Za prenose in izmenjave iz člena 1(b) in (c) letalski prevozniki koordinatorju sporočijo podrobnosti morebitnega denarnega nadomestila ali nadomestila v drugačni obliki. Podrobnosti o nadomestilu, ki izhaja iz prenosa ali izmenjave, so zaupne narave in jih koordinater posreduje le državi članici, v kateri se nahaja letališče, ali Komisiji, če tako zahtevata. Prenosi ali izmenjave ne smejo biti predmet pogojev, katerih namen je omejevanje možnosti letalskih prevoznikov, ki želijo pridobiti slot, za konkuriranje letalskim prevoznikom, ki prenašajo ali izmenjujejo te slot.

↓ 793/2004 čl. 1(5)

3. Sloti, dodeljeni novemu ponudniku, kakor je opredeljen v členu 2(b), se ne smejo prenesti, kakor je predvideno v odstavku 1(b) tega člena, v obdobju dveh enakovrednih obdobjih voznega reda letov, razen v primeru zakonsko dovoljenega prevzema dejavnosti podjetja, ki je šlo v stečaj.

Sloti, dodeljeni novemu ponudniku, kakor je opredeljen v členu 2(b) ~~(ii) in (iii)~~, se ne smejo prenesti na drugo progo, kakor je predvideno v odstavku 1(a) tega člena, v obdobju dveh enakovrednih obdobjih voznega reda letovanja, razen če bi bil novi ponudnik na novi progi obravnavan glede na enako prednostno razvrstitev kot na prvotni progi.

Sloti, dodeljeni novemu ponudniku, kakor je opredeljen v členu 2(b), se ne smejo izmenjati, kakor je predvideno v odstavku 1(c) tega člena, v obdobju dveh enakovrednih obdobjih voznega reda letovanja, razen za izboljšanje časovnega razporeda slotov za te prevoze glede na prvotno zahtevano časovno razporeditev.

↓ 793/2004 čl. 1(5) (prilagojeno)
⇒ novo

Člen 14

Določbe glede konkurence

Ta uredba ne vpliva na pooblastila javnih organov, da ~~zahtevajo~~ ⇒ odobrijo ⇐ prenos slotov med letalskimi prevozniki in usmerjajo njihovo dodeljevanje v skladu z nacionalno zakonodajo v zvezi s konkurenco ali členoma ~~81 in 82~~ ⊗ 101, 102 ⊗ ⇒ ali 106 ⇐ Pogodbe ali Uredbo Sveta (EGS) št. 139/2004²³. ~~Ti prenosi se lahko opravijo samo brez denarne odškodnine.~~

↓ 545/2009 čl. 1, odstavek 1

~~Člen 10a~~

~~Za namen člena 12(2) se koordinatorji strinjajo, da imajo letalski prevozniki za poletno obdobje voznega reda letov 2010 pravico do zaporedij slotov, ki so jim bila v skladu s to uredbo dodeljena na začetku poletnega obdobja voznega reda letov 2009.~~

↓ novo

Delegirani akti in odbor

Člen 15

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3(3) se dodeli Komisiji za neomejeno obdobje od začetka veljavnosti te uredbe.
3. Evropski parlament ali Svet lahko kadar koli prekliče prenos pooblastil iz člena 3(3). S sklepom o preklicu pooblastil prenehajo veljati pooblastila, navedena v tem sklepu. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njem določen. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 3(3) in fine začnejo veljati le, če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

²³ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

↓ 793/2004 čl. 1(9) (prilagojeno)

Člen 16

⊗ Postopek odbora ~~Odbor~~ ⊗

↓ 793/2004 čl. 1(9)
⇒ novo

1. Komisiji pomaga odbor. ⇒ Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011. ⇐
2. Če se sklicuje na ta odstavek, ~~se uporabita člena 5 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o postopkih za uveljavljanje pooblastil za izvajanje, ki so bila prenesena na Komisijo, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa~~ ⇒ se uporabi člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011²⁴ ⇐ .

~~Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.~~

↓ novo

Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011 v povezavi s členom 5 Uredbe.
-

↓ 793/2004 čl. 1(9)

~~34.~~ Odbor se lahko tudi s Komisijo posvetuje o katerikoli drugi zadevi v zvezi z uporabo te uredbe.

~~4. Odbor sprejme svoj poslovnik.~~

²⁴ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

↓ 793/2004 čl. 1(9) (prilagojeno)
⇒ novo

⊗ Izvedbeni ukrepi ⊗

Člen 17

⊗ Usklajenost slotov in načrtov letov ⊗

1. ⇒ Ko letalski prevoznik predloži načrt leta, vključi sklic na dodeljeni slot. Upravljavec mreže zavrne ⇐ ~~Načrt leta letalskega prevoznika lahko zavrnejo pristojni organi upravljanja zračnega prometa,~~ če letalski prevoznik namerava pristati ali vzleteti na koordiniranem letališču v obdobju, za katerega je koordinirano, ne da bi mu koordinator dodelil slot. ⇒ Poslovni letalski prevozniki niso upravičeni do slotov, če morajo opraviti let zunaj časovnega obdobja, ponujenega s slotom, in če za zamudo niso odgovorne službe zračnega prometa. ⇐

↓ novo

2. Država članica sprejme ukrepe, potrebne za izmenjavo informacij med koordinatorjem, upravljavcem mreže, službo za kontrolo zračnega prometa in organom za upravljanje letališča.

↓ 793/2004 čl. 1(9)
⇒ novo

Člen 18~~14~~

Uveljavljanje

21. Koordinator odvzame zaporedje slotov, začasno dodeljeno letalskemu prevozniku v procesu svojega uveljavljanja, in ga da v pool 31. januarja za naslednjo poletno sezono ali 31. avgusta za naslednjo zimsko sezono, če podjetje nima operativne licence ali enakovrednega dokumenta na ta datum ali če pristojni organ za licenciranje ne navede, da bo operativna licenca ali enakovredni dokument verjetno izdan pred začetkom zadevnega obdobja voznega reda letovanja. ⇒ Organi, pristojni za izdajanje licenc, koordinatorju redno sporočajo posodobljene informacije in v razumnem času odgovorijo na njegove zahteve. ⇐

~~3. Koordinator odvzame zaporedje slotov letalskega prevoznika, ki ga je ta prejel ob izmenjavi v skladu s členom 8a(1)(c), in jih da v pool, če ti sloti niso uporabljeni v skladu s svojim namenom.~~

42. Letalski prevozniki, ki večkrat ⇒ ali ⇐ ~~in~~ namerno opravljajo zračne prevoze ob času, ki je znatno drugačen od dodeljenih slotov kot del zaporedja slotov, ali uporabljajo slotov na znatno drugačen način, kot je navedeno ob času dodelitve, ~~ter s tem škodijo letališču ali~~

~~operacijam zračnega prometa~~, izgubijo ⇒ prednost ⇐ ~~svoj status~~ iz člena ~~108~~(2). Koordinator se lahko odloči, da temu letalskemu prevozniku odvzame zadevno zaporedje slotov za preostanek obdobja voznega reda letovanja in ga da v pool po zaslišanju zadevnega letalskega prevoznika in po enkratnem opozorilu. ⇒ Če letalski prevoznik zahteva enake slotove, koordinator ni obvezan, da mu jih dodeli. ⇐

↓ novo

Država članica zagotovi, da koordinator vzpostavi učinkovit sistem za nadzor izvajanja tega odstavka.

↓ 793/2004 čl. 1(9)

⇒ novo

~~53.~~ Države članice zagotovijo, da so na razpolago učinkovite, sorazmerne in odvrčalne sankcije ⇒ , ter da se te sankcije izvajajo ⇐ ~~ali enakovredni ukrepi v za naslednjih primerih:~~

– večkratnoim ⇒ ali ⇐ in namernoim opravljanjem zračnih prevozov ⇒, brez ustreznih slotov, ⇐ ob časih, ki se znatno razlikujejo od dodeljenih slotov, ali proti uporabi slotov na znatno drugačen način, kot je navedeno ob času dodelitve, če to škodi letališču ali ~~operacijam zračnega prometa~~;

↓ novo

- povračilo slotov po 31. januarju za naslednjo poletno sezono ali po 31. avgustu za naslednjo zimsko sezono, ali zadrževanje neuporabljenih slotov; sankcija mora upoštevati morebitno vpljavo mehanizma iz člena 11;

– odklonitev sporočanja informacij iz členov 7 in 13 koordinatorju ali usklajevalcu voznih redov letov oz. sporočanje napačnih ali zavajajočih informacij.

Koordinatorja se ustrezno obvesti o izvajanju sankcij.

↓ 793/2004 čl. 1(9)

⇒ novo

~~64.~~ Brez poseganja v člen 10(~~54~~) se lahko koordinator, če letalski prevoznik ne more doseči ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ % stopnje uporabe, kakor je opredeljena v členu ~~108~~(2), odloči temu letalskemu prevozniku odvzeti zadevno zaporedje slotov za preostanek obdobja voznega reda letovanja in ga da v pool po zaslišanju zadevnega letalskega prevoznika.

Brez poseganja v ~~č~~člen 10(~~54~~) v primeru, da se v odmerjenem času, ki ustreza ⇒ 15 ⇐ ~~20~~ % obdobja veljavnosti zaporedja, ne uporabijo nobeni sloti tega zaporedja slotov, koordinator da zadevno zaporedje slotov v pool za preostanek obdobja voznega reda letovanja po zaslišanju zadevnega letalskega prevoznika. ⇒ Koordinator se lahko odloči, da umakne zaporedje slotov

pred koncem obdobja, ki ustreza 15 % obdobja veljavnosti zaporedja, če prevoznik ne pokaže, da ga ima namen uporabiti. ⇐

↓ 793/2004 čl. 1(7)

Člen ~~911~~

Pritožbe in pravica do pritožbe

1. Brez poseganja v pravice do pritožbe v skladu z nacionalno zakonodajo se pritožbe v zvezi z uporabo členov 7(2), ~~8, 8a, 10~~ 9, 10, 13 in 17 ~~terin~~ člena ~~1814~~(1), (2) in ~~de~~ (4) ~~in (6)~~ vložijo pri koordinacijskem odboru. Odbor v obdobju enega meseca po vložitvi pritožbe obravnava zadevo in po možnosti da predloge koordinatorju v prizadevanju za rešitev problema. Če pritožbe ni mogoče rešiti, lahko odgovorna država članica v nadaljnjem obdobju dveh mesecev poskrbi za posredovanje predstaviške organizacije letalskih prevoznikov ali letališč ali druge tretje stranke.

2. Države članice v skladu z nacionalno zakonodajo sprejmejo ustrezne ukrepe za zaščito koordinatorjev glede odškodninskih zahtevkov v zvezi z njihovimi funkcijami v skladu s to uredbo, razen v primeru hude malomarnosti ali namernega neprimernega ravnanja.

↓ 95/93

Člen ~~2012~~

↓ 793/2004 čl. 1(8) (prilagojeno)
⇒ novo

Odnosi s tretjimi državami

1. ☒ Komisija se lahko v skladu s postopkom iz člena 16(2) odloči, da država članica ali države članice sprejmejo ukrepe ☒ ⇒ , vključno s preklicem slotov, ⇐ ☒ za letalskega prevoznika ali letalske prevoznike tretje države z namenom poprave ~~eti~~ diskriminatorne ~~gae~~ ravnanje zadevne tretje države ☒ ~~ki~~ kadarkoli je videti, da v zvezi z dodeljevanjem in uporabo slotov na njenih letališčih tretja država:

- letalskih prevoznikov ☒ Unije ☒ ~~Skupnosti~~ ne obravnava primerljivo z obravnavo, ki so jo v skladu s to uredbo deležni letalski prevozniki te države, ali
- letalskim prevoznikom ☒ Unije ☒ ~~Skupnosti~~ ne zagotovi dejanske nacionalne obravnave, ali
- letalskim prevoznikom drugih tretjih držav zagotovi ugodnejšo obravnavo kot letalskim prevoznikom ☒ Unije ☒ ~~Skupnosti~~.

~~se lahko Komisija v skladu s postopkom iz člena 16(2) odloči, da država članica ali države članice sprejmejo ukrepe, vključno z začasno ukinitvijo uporabe te uredbe v celoti ali delno za letalskega prevoznika ali letalske prevoznike te tretje države s ciljem popraviti diskriminatorno ravnanje zadevne tretje države.~~

↓ 95/93 (prilagojeno)

2. Države članice obvestijo Komisijo o vseh resnih pravnih ali dejanskih težavah, s katerimi se letalski prevozniki Unije Skupnosti srečujejo pri pridobivanju slotov na letališčih tretjih držav.

Končne določbe

↓ 793/2004 čl. 1(10)
⇒ novo

Člen ~~214a~~

Poročilo in sodelovanje

1. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uveljavljanju te uredbe najkasneje ~~tri~~ ⇒ štiri ⇐ leta po začetku njene veljave. Poročilo se nanaša zlasti na učinkovitost členov ~~8, 8a in 9~~, 10 ⇒ , 11 ⇐ in 13.

2. Države članice in Komisija sodelujejo pri uporabi te uredbe, zlasti kar zadeva zbiranje informacij za poročilo iz odstavka 1.



Člen 22

Razveljavitev

Uredba (EGS) št. 95/93 se razveljavi.

Sklicevanja na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge II.

↓ 95/93 (prilagojeno)

Člen ~~23~~²³⁴⁵

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati prvi dan drugega obdobja usklajevanja voznega reda letov, ki se začne ~~trideset~~ dan po objavi v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, [...]

Za Evropski parlament
Predsednik
[...]

Za Svet
Predsednik
[...]



PRILOGA I

Razveljavljena uredba z njenimi zaporednimi spremembami

Uredba Sveta (EGS) št. 95/93	(UL L 14, 22.1.1993, str. 1)
Uredba (ES) št. 894/2002 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 142, 31.5.2002, str. 3)
Uredba (ES) št. 1554/2003 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 221, 4.9.2003, str. 1)
Uredba (ES) št. 793/2004 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 138, 30.4.2004, str. 50)
Uredba (ES) št. 545/2009 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 167, 29.6.2009, str. 24)

PRILOGA II

KORELACIJSKA TABELA

Uredba (EGS) št. 95/93	Ta uredba
Člen 1(1) in (2)	Člen 1(1) in (2)
Člen 1(3)	—
Člen 2(a)	Člen 2(1)
Člen 2(b)	Člen 2(2)
Člen 2(c)	—
Člen 2(d)	Člen 2(3)
Člen 2(e)	Člen 2(4)
Člen 2(f)(i)	Člen 2(5)
Člen 2(f)(ii)	Člen 2(6)
—	Člen 2(7)
—	Člen 2(8)
—	Člen 2(9)
Člen 2(g)	Člen 2(11)
Člen 2(h)	—
Člen 2(i)	Člen 2(10)
Člen 2(j)	Člen 2(12)
Člen 2(k)	Člen 2(13)
Člen 2(l)	Člen 2(14)
Člen 2(m)	Člen 2(15)
—	Člen 2(16)
—	Člen 2(17)
—	Člen 2(18)
—	Člen 2(19)

—	Člen 2(20)
—	Člen 2(21)
Člen 3(1)	Člen 3(1)
Člen 3(2)	Člen 3(2)
Člen 3(3)	Člen 3(3)
Člen 3(4)	Člen 3(4)
—	Člen 3(5)
Člen 3(5)	Člen 3(6)
Člen 3(6)	Člen 3(7)
Člen 3(7)	Člen 3(8)
—	Člen 3(9)
—	Člen 3(10)
Člen 4(1)	Člen 5(1)
—	Člen 5(2)
Člen 4(2)(a)	Člen 5(3)(a)
Člen 4(2)(b), prvi stavek	Člen 5(3)(b)
—	Člen 5(3)(b)(i)
—	Člen 5(3)(b)(ii)
Člen 4(2)(b), drugi stavek	Člen 5(3)(c)
Člen 4(2)(c)	Člen 5(3)(d)
—	Člen 5(3) in fine
Člen 4(3)	Člen 5(4)
Člen 4(4)	Člen 5(5)
Člen 4(5)	Člen 5(6)
Člen 4(6)	Člen 5(7)
Člen 4(7)	Člen 5(7) in člen 6(1)
—	Člen 6(2)

Člen 4(8)	Člen 6(3)
—	Člen 6(4)
Člen 4(9)	—
Člen 4(10)	Člen 6(5)
Člen 5(1) prvi pododstavek	Člen 8(1) prvi pododstavek
Člen 5(1)(a)	Člen 8(1)(a)
—	Člen 8(1)(b)
Člen 5(1)(b)	Člen 8(1)(c)
Člen 5(2)	Člen 8(2)
Člen 5(3)	Člen 8(3)
Člen 6(1)	Člen 4(1)
Člen 6(2)	Člen 4(5)
Člen 6(3)	Člen 4(2)
—	Člen 4(3)
Člen 6(1) in fine	Člen 4(4)
Člen 7	Člen 7
Člen 8(1)	Člen 10(1)
Člen 8(2) prvi pododstavek, uvodni stavek	Člen 10(2), uvodni stavek
Člen 8(2) prvi pododstavek, prva in druga alinea	Člen 10(2)(a) in (b)
Člen 8(2) drugi pododstavek	—
Člen 8(3)	Člen 9(3)
Člen 8(4)	Člen 10(5)
Člen 8(5)	Člen 9(8) prvi pododstavek
—	Člen 9(8) drugi pododstavek
Člen 8(6)	Člen 9(7)
Člen 8(7)	Člen 9(9)

—	Člen 11
Člen 8a	Člen 13
Člen 8a(1)	Člen 13(1)
—	Člen 13(2) prvi pododstavek
Člen 8a(2)	Člen 13(2) drugi pododstavek
—	Člen 13(2) in fine
Člen 8a(3)	Člen 13(3)
Člen 8b, prvi stavek	Člen 10(7)
Člen 8b, drugi stavek	Člen 14
Člen 8b, tretji stavek	—
Člen 9	Člen 12
Člen 10(1)	Člen 9(1)
Člen 10(2)	—
Člen 10(3)	Člen 10(4)
Člen 10(4)(a), prva, druga in tretja alineja	Člen 10(5)(a), točke (i), (ii) in (iii)
Člen 10(4)(b),(c) in (d)	Člen 10(5)(b),(c) in (d)
—	Člen 10(5) in fine
Člen 10(5)	Člen 10(7)
—	Člen 10(6)
Člen 10(6)	Člen 9(3)
Člen 10(7)	Člen 9(4)
Člen 10(8)	Člen 9(5)
Člen 10(9)	Člen 9(6)
Člen 10a	—
Člen 11	Člen 19
Člen 12	Člen 20
Člen 13(1) in (2)	Člen 16(1) in (2)

—	Člen 16(3)
Člen 13(3)	Člen 16(4)
Člen 13(4)	—
—	Člen 15
Člen 14(1)	Člen 17(1)
—	Člen 17(2)
Člen 14(2)	Člen 18(1)
Člen 14(3)	—
Člen 14(4)	Člen 18(2)
Člen 14(5)	Člen 18(3)
Člen 14(6)(a) in (b)	Člen 18(4) prvi in drugi pododstavek
Člen 14a	Člen 21
—	Člen 22
Člen 15	Člen 23
—	Priloga I
—	Priloga II
