Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B**

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 95/93

1993 m. sausio 18 d.

dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių

(OL L 14, 1993 1 22, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 894/2002 2002 m. gegužės 27 d.	L 142	3	2002 5 31
►**M2**	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1554/2003 2003 m. liepos 22 d.	L 221	1	2003 9 4
►**M3**	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 793/2004 2004 m. balandžio 21 d.	L 138	50	2004 4 30
►**M4**	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 545/2009 2009 m. birželio 18 d.	L 167	24	2009 6 29

▼B

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 95/93

1993 m. sausio 18 d.

dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 84 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ([1]),

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę ([2]),

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([3]),

kadangi nuolat didėja neatitikimas tarp besiplečiančios Europos oro transporto sistemos ir šios sistemos poreikiams patenkinti reikalingos tinkamos oro uostų infrastruktūros; kadangi dėl to Bendrijoje atsiranda vis daugiau perpildytų oro uostų;

kadangi laiko tarpsniai perpildytuose oro uostuose turėtų būti skirstomi remiantis nešališkomis, skaidriomis ir nediskriminuojančiomis taisyklėmis;

kadangi nešališkumo reikalavimo geriausiai laikomasi, kai sprendimą koordinuoti oro uosto veiklą, remdamasi objektyviais kriterijais, priima už tą oro uostą atsakinga valstybė narė;

kadangi siekiant palengvinti darbą pageidautina, kad valstybė narė tam tikromis sąlygomis galėtų, jeigu laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų, paskelbti oro uostą koordinuojamą;

kadangi už koordinuojamą oro uostą atsakinga valstybė narė turėtų užtikrinti, kad bus paskirtas koordinatorius, kurio nešališkumas turėtų būti neabejotinas;

kadangi informacijos skaidrumas — tai esminis objektyvios laiko tarpsnių paskirstymo tvarkos užtikrinimo veiksnys;

kadangi esamą laiko tarpsnių paskirstymo sistemą reglamentuojantys principai galėtų būti šio reglamento pagrindas, jeigu ši sistema bus plėtojama derinant su Bendrijoje atsirandančiomis transporto naujovėmis;

kadangi Bendrija laikosi konkurencijos lengvinimo ir patekimo į rinką skatinimo politikos, kaip numatyta 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ([4]), ir kadangi dėl šių tikslų vežėjams, ketinantiems pradėti veiklą, susijusią su Bendrijos maršrutais, reikalinga didelė parama;

kadangi egzistuojančioje sistemoje yra numatytas ankstesnių teisių išsaugojimas;

kadangi taip pat reikėtų numatyti į Bendrijos rinką įsileisti naujus dalyvius;

kadangi tam tikromis aplinkybėmis reikia specialiai numatyti, kad atitinkamų valstybių narių regionuose ir toliau būtų teikiamos atitinkamos vidaus oro susisiekimo paslaugos;

kadangi taip pat reikia vengti situacijų, kai dėl to, kad trūksta laisvų laiko tarpsnių, sudaromos nevienodos sąlygos pasinaudoti liberalizavimo teikiamais pranašumais ir iškreipiama konkurencija;

([1]) OL C 43, 1991 2 19, p. 3.
([2]) OL C 13, 1992 1 20, p. 446.
([3]) OL C 339, 1991 12 31, p. 41.
([4]) OL L 240, 1992 8 24, p. 8.

▼B

kadangi siekiant įgyvendinti pirmiau minėtus tikslus pageidautina, kad būtų kuo geriau panaudojami esami laiko tarpsniai;

kadangi pageidautina, kad trečiosios šalys Bendrijos vežėjams taikytų lygiavertį režimą;

kadangi taikant šio Reglamento nuostatas negalima pažeisti Sutartyje, ypač jos 85 ir 86 straipsniuose, nustatytų konkurencijos taisyklių;

kadangi Ispanijos Karalystė ir Jungtinė Karalystė 1987 m. gruodžio 2 d. Londone bendroje abiejų šalių užsienio reikalų ministrų deklaracijoje susitarė dėl glaudesnio bendradarbiavimo naudojant Gibraltaro oro uostą tvarkos, ir ši tvarka dar turi įsigalioti;

kadangi šis reglamentas po nustatyto jo galiojimo laikotarpio turėtų būti svarstomas iš naujo, kad būtų įvertintas jo veikimas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

▼M3

1. Šis reglamentas taikomas Bendrijos oro uostams.

▼B

2. Sutariama, kad šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia atitinkamų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių pozicijų dėl ginčo, susijusio su teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

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

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šiame reglamente:

▼M3

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

b) „naujas dalyvis“ — tai:

i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirtas laiko tarpsnis, kaip laiko tarpsnių dalis kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, tą dieną tame oro uoste turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius, arba

ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpsnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių tūpimų tarp dviejų Bendrijos oro uostų, kai tą dieną skrydžius be tarpinių tūpimų tarp šių oro uostų ar oro uostų sistemų atlieka dar daugiausia du oro vežėjai, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti, arba

iii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirtos laiko tarpsnių serijos reguliariam keleivių vežimui oru be tarpinių nutūpimų tarp to oro uosto ir regioninio oro uosto, kur jokie kiti oro

▼M3

vežėjai tą dieną neatlieka tiesioginių reguliarių keleivinių skrydžių tarp šių oro uostų ar oro uostų sistemų, kuris, jeigu jo prašymas būtų priimtas, vis tiek turėtų mažiau negu penkis laiko tarpsnius tą dieną tame oro uoste tam skrydžiui be tarpinių tūpimų atlikti.

Oro vežėjas, turintis daugiau negu 5 % visų atitinkamą dieną tam tikrame oro uoste turimų laiko tarpsnių arba daugiau negu 4 % visų atitinkamą dieną tam tikroje oro uostų sistemoje, kurios dalis yra tas oro uostas, turimų laiko tarpsnių, tame oro uoste nauju dalyviu nelaikomas;

▼B

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

d) „laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis“ — tai arba vasaros, arba žiemos sezonas, kaip naudojama oro vežėjų tvarkaraščiuose;

e) „Bendrijos oro vežėjas“ — tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ([1]);

▼M3

f) i) „oro vežėjas“ — tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją ar jai lygiavertį dokumentą, išduotą ne vėliau kaip sausio 31 d. kitam vasaros sezonui arba ne vėliau kaip rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui. 4, 8, 8a ir 10 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir komercinės aviacijos operatorius, kai jie veikia pagal tvarkaraštį, o 7 ir 14 straipsniuose oro vežėjo sąvoka apima ir visus civilinių orlaivių naudotojus;

ii) „oro vežėjų grupė“ — tai du ar daugiau oro vežėjų, kurie konkretiems skrydžiams atlikti vykdo bendrą veiklą, veikia franšizės arba kodų paskirstymo pagrindu;

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

▼B

h) „oro uostų sistema“ — tai du arba daugiau į grupę sujungtų oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją, kaip nurodyta Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 II priede;

▼M3

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

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

k) „laiko tarpsnių serijos“ — tai ne mažiau kaip penki laiko tarpsniai, kurių per tą patį tvarkaraščių sudarymo laikotarpį buvo prašyta ir kurie buvo suteikti reguliariai tam pačiam tos pačios savaitės dienos laikui arba, jeigu tai neįmanoma, apytikriai tam pačiam laikui;

([1]) OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

▼M3

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

m) „koordinavimo parametrai“ — tai visų oro uosto laiko tarpsnių paskirstymo pajėgumų, turimų per kiekvieną koordinuojamą laikotarpį, išraiška veiklos terminais, atspindinti visus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos veiksnius, turinčius įtakos oro uosto infrastruktūros ir įvairių jo posistemių veiklai.

▼B

3 straipsnis

Oro uostų koordinavimo sąlygos

▼M3

1. a) Valstybė narė neprivalo paskelbti, kad oro uosto darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba kad oro uostas yra koordinuojamas, jei tai nėra privaloma laikantis šio straipsnio nuostatų.

b) Valstybė narė nepaskelbia oro uosto koordinuojamu, išskyrus atvejus, numatytus 3 dalies nuostatose.

▼B

2. Tačiau valstybė narė gali numatyti, kad bet kuris oro uostas gali būti paskelbtas ►M3 oro uostas, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius ◄, jeigu bus laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų.

▼M3

3. Atsakinga valstybė narė užtikrina, kad oro uosto valdymo institucija arba kita kompetentinga institucija oro uoste, kurio statusas nėra apibrėžtas arba oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, atliktų išsamią pajėgumų analizę, kai valstybė narė mano, kad tai būtina, arba per šešis mėnesius:

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

ii) Komisijos prašymu, ypač tais atvejais, kai į oro uostą iš tikrųjų patenka tik oro vežėjai, kuriems yra skirti laiko tarpsniai, arba kai oro vežėjai, ypač nauji dalyviai, susiduria su rimtomis problemomis, kai nori užsitikrinti nutūpimo ir pakilimo galimybes atitinkamame oro uoste.

Ši bendrai pripažintais metodais paremta analizė, atsižvelgus į aplinkos apsaugos apribojimus konkrečiame oro uoste, nustato bet kokius pajėgumų trūkumus. Atliekant analizę svarstomos galimybės, pakeitus infrastruktūrą nauja arba atlikus infrastruktūros ir eksploatacinius pakeitimus ar kokius kitus pakeitimus, padidinti pajėgumus ir tai, kiek laiko reikėtų problemoms išspręsti. Analizė iš naujo atliekama 5 dalyje numatytais atvejais arba kai oro uoste įvyksta pasikeitimai, turintys nemažai įtakos jo pajėgumams arba pajėgumų panaudojimui. Šalys, prašiusios atlikti analizę, arba kitos suinteresuotos šalys gali susipažinti ir su analize, ir su jos atlikimo metodu. Tuo pačiu metu analizės rezultatai pateikiami Komisijai.

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

▼M3

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

a) pajėgumų trūkumai yra tokio rimto pobūdžio, kad oro uoste negalima išvengti didelių vėlavimų, ir

b) nėra galimybių išspręsti šių problemų per trumpą laiką.

6. Nukrypdama nuo straipsnio 5 dalies, valstybė narė, esant išimtinėms aplinkybėms, gali oro uostus, kuriuose yra pajėgumų problemų, paskelbti koordinuojamais tam tikrą laiką.

▼B

►M3 7. ◄ Jeigu ►M3 koordinuojamas oro uostas ◄ skiriamų pajėgumų pakanka esamai ar planuojamai veiklai, jo paskelbimas visiškai koordinuojamu oro uostu panaikinamas.

4 straipsnis

▼M3

Tvarkaraščių sudarytojas ir koordinatorius

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

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

a) kad tvarkaraščių sudarytojas oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, pagal šį reglamentą dirbtų nepriklausomai, laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų;

b) koordinatoriaus nepriklausomybę koordinuojamame oro uoste, veiklos požiūriu atskirdama koordinatorių nuo bet kokios atskiros suinteresuotos šalies. Koordinatorių veiklos finansavimo sistema turi užtikrinti koordinatoriaus nepriklausomumą;

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

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

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

5. Koordinatorius yra vienintelis asmuo, atsakingas už laiko tarpsnių paskirstymą. Jis paskirsto laiko tarpsnius laikydamasis šio reglamento nuostatų ir numato, kad avarinių atvejų metu laiko tarpsniai galėtų būti paskirti ir ne darbo valandomis.

6. Tvarkaraščių sudarytojas kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems rekomenduotų tvarkaraščių. Koordinatorius kontroliuoja, ar oro vežėjai savo veikloje laikosi jiems paskirtų laiko tarpsnių. Šie laikymosi patikrinimai atliekami bendradarbiaujant su oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybomis atsižvelgiant į laiko ir kitus parametrus, susijusius su atitinkamu oro uostu. Pagal prašymą koordinatorius pateikia atitinkamai valstybei narei ir Komisijai metinę veiklos ataskaitą, ypač dėl 8a ir 14 straipsnių taikymo, ir bet kokius skundus dėl

▼M3

8 ir 10 straipsnių taikymo, pateiktus koordinavimo komitetui, bei priemones, kurių imtasi šiems skundams išnagrinėti.

7. Visi tvarkaraščių sudarytojai ir koordinatoriai bendradarbiauja nustatant tvarkaraščių neatitikimus.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Koordinatorius paprašytas ir per protingą laiko tarpą nemokamai raštu ar kokia nors kita lengvai prieinama forma pateikia suinteresuotų šalių, ypač koordinavimo komiteto narių ar stebėtojų, peržiūrai šią informaciją: ◄

a) visiems oro vežėjams oro uoste anksčiau paskirtus laiko tarpsnius chronologine tvarka pagal aviakompaniją;

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

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

d) likusius turimus laiko tarpsnius;

e) išsamius duomenis apie kriterijus, kuriais buvo remiamasi skirstant laiko tarpsnius.

▼M3

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

10. Jeigu yra atitinkamos ir bendrai patvirtintos informacijos dėl tvarkaraščių taisyklės, tvarkaraščių sudarytojas, koordinatorius ir oro vežėjai jas naudoja, jeigu šios taisyklės atitinka Bendrijos teisę.

5 straipsnis

Koordinavimo komitetas

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

Koordinavimo komiteto uždaviniai yra:

a) teikti pasiūlymus koordinatoriui ir (arba) valstybei narei arba konsultacijas dėl:

— galimybių padidinti laikantis 3 straipsnio nustatytus oro uosto pajėgumus arba pagerinti jų naudojimą,

— koordinavimo parametrų, nustatomų laikantis 6 straipsnio,

— paskirstytų laiko tarpsnių naudojimo kontrolės būdų,

— vietinių nurodymų dėl laiko tarpsnių paskirstymo arba paskirstytų laiko tarpsnių naudojimo kontrolės atsižvelgiant *inter alia* į 8 straipsnio 5 dalyje numatytus galimus aplinkos apsaugos klausimus,

— eismo sąlygų pagerinimo tam tikrame oro uoste,

— rimtų problemų, su kuriomis susiduria nauji dalyviai, kaip numatyta 10 straipsnio 9 dalyje;

— visų klausimų, susijusių su oro uosto pajėgumais;

▼M3

b) tarpininkauti visoms atitinkamoms šalims dėl skundų, susijusių su laiko tarpsnių paskirstymu, kaip numatyta 11 straipsnyje.

2. Valstybės narės atstovai ir koordinatorius kviečiami į koordinavimo komiteto posėdžius būti stebėtojais.

3. Koordinavimo komitetas parengia raštiška darbo reglamentą, *inter alia* apimantį dalyvavimą posėdžiuose, jų šaukimą ir dažnumą bei naudojamą(-as) kalbą(-as). Bet kuris koordinavimo komiteto narys gali pasiūlyti vietinius nurodymus, kaip numatyta 8 straipsnio 5 dalyje. Koordinatoriaus prašymu koordinavimo komitetas aptaria pasiūlytus vietinius nurodymus dėl laiko tarpsnių paskirstymo ir paskirstytų laiko tarpsnių naudojimo kontrolės. Ataskaita apie diskusijas koordinavimo komitete pateikiama atitinkamai valstybei narei, joje nurodomos atitinkamos komitete išreikštos pozicijos.

6 straipsnis

Koordinavimo parametrai

1. Koordinuojamame oro uoste atsakinga valstybė narė du kartus per metus, atsižvelgdama į visus atitinkamus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos apribojimus bei bet kokius jų pasikeitimus, užtikrina parametrų nustatymą laiko tarpsniams paskirstyti.

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

Parametrai oro uosto koordinatoriui pateikiami iš anksto prieš pirminį laiko tarpsnių paskirstymą, reikalingą tvarkaraščių sudarymo konferencijoms.

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

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

7 straipsnis

Tvarkaraščių sudarytojams ir koordinatoriams pateikiama informacija

1. Oro vežėjai, savo veiklą vykdantys arba ketinantys vykdyti oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba koordinuojamame oro uoste, atitinkamai tvarkaraščių sudarytojui arba koordinatoriui pateikia visą jų prašomą atitinkamą informaciją. Visa atitinkama informacija pateikiama tvarkaraščių sudarytojo arba koordinatoriaus nurodyta forma ir laikantis jų nurodytų terminų. Oro vežėjas, prašydamas paskirti laiko tarpsnį, koordinatoriui konkrečiai praneša, ar laikantis 2 straipsnio b punkto prašomų laiko tarpsnių atžvilgiu jam bus naudingas naujo dalyvio statusas.

Visuose kituose oro uostose, kurių statusas nėra konkrečiai apibrėžtas, koordinatoriaus prašymu oro uosto valdymo institucija pateikia bet kokią savo turimą informaciją apie numatomas oro vežėjų paslaugas.

2. Jeigu oro vežėjas nepateikia šio straipsnio 1 dalyje nurodytos informacijos ir pakankamai įtikinamai neįrodo, kad egzistuoja atsakomybę lengvinančios aplinkybės, arba pateikia klaidingą ar klaidinančią informaciją, koordinatorius neatsižvelgia į to oro vežėjo, kuris nepateikė informacijos arba pateikė klaidingą ar klaidinančią informaciją, prašymą

▼M3

ar prašymus paskirti laiko tarpsnį. Koordinatorius tokiam oro vežėjui suteikia galimybę pateikti savo pastabas.

3. Tvarkaraščių sudarytojas arba koordinatorius, oro uosto valdymo institucija ir skrydžių valdymo tarnybos keičiasi visa informacija, kurios joms reikia atitinkamoms savo pareigoms vykdyti, įsikaitant duomenis apie skrydžius ir laiko tarpsnius.

8 straipsnis

Laiko tarpsnių paskirstymas

1. Laiko tarpsnių serijos to prašantiems vežėjams yra paskiriamos iš laiko tarpsnių fondo kaip leidimai naudoti oro uosto infrastruktūrą nutūpimo ar pakilimo tikslais tvarkaraštyje numatytu laikotarpiu, kuriam laiko tarpsnių prašoma ir kuriam pasibaigus laikantis 10 straipsnio nuostatų laiko tarpsniai turi būti grąžinti į laiko tarpsnių fondą.

2. Nepažeidžiant 7, 8a, 9 straipsnių, 10 straipsnio 1 dalies ir 14 straipsnio, šio straipsnio 1 dalis netaikoma esant tokioms sąlygoms:

— oro vežėjas laiko tarpsnių serijas naudoja reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui vykdyti pagal programą, ir

— tas oro vežėjas gali koordinatoriui įtikinamai įrodyti, kad tam tikra laiko tarpsnių serija su koordinatoriaus leidimu minėto oro vežėjo naudojama ne mažiau kaip 80 % tvarkaraščių sudarymo laikotarpio, kuriam laiko tarpsnio serija yra skirta.

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

3. Nepažeidžiant 10 straipsnio 2 dalies, jeigu visų laiko tarpsnių negalima išdėstyti taip, kaip prašo atitinkami oro vežėjai, pirmenybė teikiama komerciniam oro susisiekimui, būtent reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam oro susisiekimui pagal programą. Jeigu pateikiami konkuruojantys prašymai dėl tos pačios susisiekimo kategorijos, pirmenybė teikiama visus metus vykdomai veiklai.

4. Prieš paskirstant likusius 10 straipsnyje nurodyto laiko tarpsnių fondo laiko tarpsnius kitiems to prašantiems oro vežėjams, laiko tarpsnių serijos gali būti iš naujo paskirstytos tik dėl su veikla susijusių priežasčių arba jeigu laiko tarpsnio nustatymas to prašantiems oro vežėjams pagerėtų, palyginti su iš pradžių prašytais laiko paskyrimais. Be aiškaus išankstinio koordinatoriaus sutikimo laiko tarpsniai negali būti paskirstyti iš naujo.

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

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

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

▼M3

8a straipsnis

Laiko tarpsnių mobilumas

1. Laiko tarpsniai gali būti:

a) bet kurio oro vežėjo perkelti iš vieno maršruto ar susisiekimo tipo į kitą to paties oro vežėjo maršrutą ar susisiekimo tipą;

b) perkelti:

i) iš patronuojančios ir dukterinės bendrovių bei tarp tos pačios patronuojančios bendrovės ir dukterinių bendrovių,

ii) kaip oro vežėjo kapitalo valdymo įsigijimo dalį,

iii) visiško ar dalinio perkėlimo atveju, kai laiko tarpsniai yra tiesiogiai susiję su perimtu oro vežėju;

c) keičiami tarp oro vežėjų vienas už vieną.

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

a) nebus pakenkta oro uosto veiklai, atsižvelgiant į visus techninius, darbo ir aplinkos apsaugos apribojimus;

b) bus laikomasi pagal 9 straipsnį nustatytų apribojimų;

c) laiko tarpsnių perkėlimas nepatenka į straipsnio 3 dalies taikymo sritį.

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

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

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

8b straipsnis

Reikalavimų dėl žalos atlyginimo atmetimas

Teisė į laiko tarpsnių serijas, nurodytas 8 straipsnio 2 dalyje, neduoda pagrindo formuluoti reikalavimų dėl žalos atlyginimo už bet kokius apribojimus, suvaržymus ar jų panaikinimą pagal Bendrijos teisės aktus, ypač taikant su oro transportu susijusias Sutarties taisykles. Šis reglamentas nesumažina valdžios institucijų teisės reikalauti laiko tarpsnius perkelti tarp oro vežėjų ir nurodyti, kaip juos paskirstyti pagal nacionalinę konkurencijos teisę arba Sutarties 81 ar 82 straipsnius, arba 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4064/89 dėl įmonių koncentracijos kontrolės ([1]). Šie perkėlimai gali būti vykdomi tik neišmokant piniginių kompensacijų.

([1]) OL L 395, 1989 12 30, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1310/97 (OL L 180, 1997 7 9, p. 1).

▼M3

9 straipsnis

Įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas

1. Jeigu maršrutui taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, valstybė narė koordinuojamame oro uoste gali rezervuoti tame maršrute numatytiems skrydžiams vykdyti reikalingus laiko tarpsnius. Jeigu atitinkamame maršrute rezervuoti laiko tarpsniai yra nenaudojami, jais, atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalį, gali pasinaudoti bet kuris oro vežėjas, suinteresuotas naudoti maršrutą laikantis įsipareigojimų teikti viešąsias paslaugas. Jeigu joks kitas oro vežėjas nėra suinteresuotas naudoti tą maršrutą ir atitinkama valstybė narė nepaskelbia konkurso pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punktą, laiko tarpsniai yra rezervuojami kitam maršrutui, kuriame bus vykdomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas, arba grąžinami fondui.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems laiko tarpsniams naudoti skelbiamas Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d-g punktuose ir 4 straipsnio 1 dalies i punkte numatytas konkursas, jeigu daugiau kaip vienas Bendrijos oro vežėjas, kuris negalėjo gauti laiko tarpsnių kuriuo nors metu valandą prieš koordinatoriaus prašomą skirti laiką arba po jo, yra suinteresuotas vykdyti skrydžius tuo maršrutu.

10 straipsnis

Laiko tarpsnių fondas

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

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

3. Apskaičiuojant, kaip panaudojami laiko tarpsniai, neįskaitomi tie laiko tarpsniai, kurie iki sausio 31 d. buvo paskirti oro vežėjui kitam vasaros sezonui arba kurie buvo paskirti iki rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui ir kurie iki tų datų buvo grąžinti koordinatoriui perskirstyti.

4. Jei neįrodoma, kad laiko tarpsnių serija buvo naudojama 80 % viso laiko, visi laiko tarpsniai, sudarantys tą seriją, perkeliami į laiko tarpsnių fondą, išskyrus atvejus, kai tie laiko tarpsniai nebuvo naudojami dėl bet kurios iš šių priežasčių:

a) aplinkybės, kurių negalima numatyti arba išvengti, kurių oro vežėjas negali kontroliuoti ir dėl kurių:

   — atitinkamam susisiekimui paprastai naudojamo tipo orlaiviui uždraudžiama skristi, arba

   — uždaromas oro uostas ar oro erdvė,

   — didelę atitinkamo paskirto laiko dalį atitinkamuose oro uostuose kyla rimtų darbo trikdžių, taip pat ir dėl tų laiko tarpsnių serijų kituose Bendrijos oro uostuose, susijusiuose su maršrutais, kuriems minėti trikdžiai turėjo įtakos;

b) oro susisiekimas nutrauktas dėl veiksmų, kuriais siekiama tam tikram susisiekimui daryti poveikį, ir dėl to oro vežėjas dėl praktinių ir (arba) techninių priežasčių negali vykdyti suplanuotos veiklos;

▼M3

c) atitinkamas Bendrijos oro vežėjas patiria didelę finansinę žalą ir kai dėl to licenciją išduodanti institucija išduoda jam laikiną licenciją, galiojančią, kol bus atliktas finansinis oro vežėjo reorganizavimas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 5 straipsnio 5 dalį;

d) teismo proceso dėl 9 straipsnio taikymo maršrutams, kur pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį taikomi įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas ir dėl to tokių maršrutų naudojimas laikinai sustabdomas.

5. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija patikrina, kaip oro uosto, kuris patenka į šio reglamento taikymo sritį, taiko šio straipsnio 4 dalį.

Komisija priima sprendimą per du mėnesius nuo prašymo gavimo 13 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

6. Nepažeidžiant šio reglamento 8 straipsnio 2 dalies ir Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 8 straipsnio 1 dalies, fonde esantys laiko tarpsniai paskirstomi laiko tarpsnių prašiusiems vežėjams. Pirmiausia 50 % šių laiko tarpsnių skiriama naujiems dalyviams, išskyrus atvejus, kai naujų dalyvių prašymai skirti laiko tarpsnius sudaro mažiau kaip 50 % visų prašymų. Koordinatorius naujų dalyvių ir kitų vežėjų prašymus nagrinėja sąžiningai, laikydamasis kiekvienos tvarkaraščių sudarymo dienos koordinavimo laikotarpių.

Kalbant apie naujų dalyvių prašymus, prioritetas teikiamas oro vežėjams, kuriems naujo dalyvio statusas suteikiamas pagal 2 straipsnio b punkto i ir ii papunkčius bei 2 straipsnio b punkto i ir iii papunkčius.

7. Naujas dalyvis, kuriam buvo pasiūlytas laiko tarpsnis per vienos valandos laikotarpį iki arba po jo prašomo skirti laiko, tačiau kuris tokio pasiūlymo atsisakė, tam tvarkaraščių sudarymo laikotarpiui netenka naujo dalyvio statuso.

8. Jeigu susisiekimo paslaugas teikia grupė oro vežėjų, tik vienas iš grupės oro vežėjų gali prašyti reikalingų laiko tarpsnių. Tokias susisiekimo paslaugas teikiantis oro vežėjas prisiima atsakomybę už veiklos kriterijų, reikalingų 8 straipsnio 2 dalyje nurodytam per ilgą laiką susiformavusiam precedentui išlaikyti, laikymąsi.

Vienam oro vežėjui paskirtus laiko tarpsnius gali naudoti kitas(-i) oro vežėjas(-ai), dalyvaujantis(-ys) bendroje veikloje, su sąlyga, kad oro vežėjo, kuriam laiko tarpsniai yra paskirti, paskirties kodas dėl koordinavimo ir kontrolės išlieka bendros veiklos pagrindu vykdomuose skrydžiuose. Nutraukus šią veiklą, tokiu būdu naudoti laiko tarpsniai išlieka oro vežėjui, kuriam jie iš pradžių buvo paskirti. Oro vežėjai, dalyvaujantys bendroje veikloje, prieš pradėdami minėtą veiklą praneša koordinatoriams tokios veiklos detales.

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

▼M4

10a straipsnis

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

———————

▼M3

11 straipsnis

Skundai ir teisė paduoti skundą

1. Nepažeidžiant teisių paduoti skundą pagal nacionalinę teisę, skundai dėl 7 straipsnio 2 dalies, 8, 8a, 10 straipsnių, 14 straipsnio 1-4 dalių ir 14 straipsnio 6 dalies taikymo paduodami koordinavimo komitetui. Per vieną mėnesį nuo skundo padavimo komitetas apsvarsto klausimą ir, jeigu galima, pateikia koordinatoriui pasiūlymus dėl problemos išsprendimo. Jeigu skundo negalima išspręsti, atsakinga valstybė narė gali per kitą dviejų mėnesių laikotarpį numatyti oro vežėjus ar oro uostui atstovaujančių organizacijų arba kitos trečiosios šalies tarpininkavimą.

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

▼B

12 straipsnis

▼M3

Santykiai su trečiosiomis šalimis

1. Jei paaiškėja, kad trečioji šalis, skirstydama laiko tarpsnius oro uostuose:

a) Bendrijos oro vežėjams netaiko režimo, panašaus į tą, kuris tos šalies oro vežėjams suteikiamas šiuo reglamentu, arba

b) Bendrijos oro vežėjams *de facto*netaiko nacionalinio režimo, arba

c) kitų trečiųjų šalių oro vežėjams taiko palankesnį režimą nei Bendrijos oro vežėjams,

Komisija 13 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka gali nuspręsti, kad valstybė narė arba valstybės narės imsis priemonių, įskaitant visišką ar dalinį šio reglamento taikymo sustabdymą tos trečiosios šalies oro vežėjui ar vežėjams, siekiant ištaisyti atitinkamos trečiosios šalies diskriminuojantį elgesį.

▼B

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie visus rimtus sunkumus, su kuriais teisiškai ar faktiškai susiduria Bendrijos oro vežėjai, norėdami gauti laiko tarpsnių trečiosiose šalyse.

▼M3

13 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Darant nuorodą į šią straipsnio dalį, taikomi 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ([1]), 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

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

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

4. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

([1]) OL l 184, 1999 7 17, p. 23.

▼M3

14 straipsnis

Vykdymas

1. Kompetentingos skrydžių valdymo institucijos gali atmesti oro vežėjo skrydžio planą, jeigu oro vežėjas ketina nutūpti koordinuojamame oro uoste ar pakilti iš to uosto jo koordinavimo metu, neturėdamas koordinatoriaus jam skirto laiko tarpsnio.

2. Koordinatorius panaikina preliminariai oro vežėjui paskirtas laiko tarpsnių serijas ir sausio 31 d. perkelia jas į fondą kitam vasaros sezonui arba rugpjūčio 31 d. — kitam žiemos sezonui, jeigu įmonė tą dieną neturi veiklos licencijos ar jai lygiaverčio dokumento arba jeigu kompetentinga licencijas išduodanti institucija nėra pareiškusi, kad veiklos licencija ar jai lygiavertis dokumentas galbūt bus išduotas iki atitinkamo tvarkaraščio sudarymo laikotarpio pradžios.

3. Koordinatorius panaikina oro vežėjo laiko tarpsnių serijas, gautas po mainų pagal 8a straipsnio 1 dalies c punktą, jeigu šios serijos nebuvo naudotos pagal paskirtį, ir perkelia laiko tarpsnius į fondą.

4. Oro vežėjai, pakartotinai ir apgalvotai oro susisiekimus vykdantys laiku, kuris gerokai skiriasi nuo paskirto laiko tarpsnio, esančio laiko tarpsnių serijos dalimi, arba naudoja laiko tarpsnius visai kitaip, negu nurodyta laiko tarpsnių paskirstymo metu, ir taip kenkia oro uosto ar oro eismo veiklai, netenka 8 straipsnio 2 dalyje nurodyto savo statuso. Koordinatorius, išklausęs atitinkamą oro vežėją ir vieną kartą jį perspėjęs, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpsnių serijas ir perkelti jas į fondą.

5. Valstybės narės užtikrina veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas ar joms lygiavertes priemones, taikomas esant pasikartojančiam ir apgalvotam oro susisiekimo vykdymo laikui, kuris gerokai skiriasi nuo paskirtų laiko tarpsnių arba laiko tarpsnių naudojimo skirtingu būdu, nei buvo nurodyta paskirstymo metu, jeigu tai kenkia oro uosto veiklai ar oro eismui.

6. a) Nepažeidžiant 10 straipsnio 4 dalies, jeigu oro vežėjas negali pasiekti 80 % naudojimo normos, nurodytos 8 straipsnio 2 dalyje, koordinatorius, išklausęs atitinkamą oro vežėją, gali nutarti likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui atimti iš tokio oro vežėjo tam tikras laiko tarpsnių serijas ir perkelti jas į fondą.

b) Nepažeidžiant 10 straipsnio 4 dalies, jeigu po paskirto laiko, atitinkančio 20 % serijų galiojimo laikotarpį, jokie tos serijos laiko tarpsniai nebuvo panaudoti, koordinatorius, išklausęs atitinkamą oro vežėją, likusiam tvarkaraščių paskirstymo laikotarpiui tam tikras laiko tarpsnių serijas perkelia į fondą.

14a straipsnis

Ataskaita ir bendradarbiavimas

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

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

▼B

15 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja trisdešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

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