**Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu**

►**B**

# PADOMES REGULA (EEK) Nr. 95/93

**(1993. gada 18. janvāris)**

**par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

(OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.)

Grozīta ar:

| | | Oficiālais Vēstnesis | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Nr. | Lappuse | Datums |
| ►**M1** | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 894/2002 (2002. gada 27. maijs) | L 142 | 3 | 31.5.2002. |
| ►**M2** | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1554/2003 (2003. gada 22. jūlijs) | L 221 | 1 | 4.9.2003. |
| ►**M3** | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 793/2004 (2004. gada 21. aprīlis) | L 138 | 50 | 30.4.2004. |
| ►**M4** | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 545/2009 (2009. gada 18. jūnijs) | L 167 | 24 | 29.6.2009. |

▼B

# PADOMES REGULA (EEK) Nr. 95/93

**(1993. gada 18. janvāris)**

**par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

EIROPAS KOPIENU PADOME,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ([2]),

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([3]),

tā kā pastāv arvien lielāka nesamērība starp gaisa transporta sistēmas attīstību Eiropā un tādas atbilstīgas lidostu infrastruktūras pieejamību, kas apmierinātu šo pieprasījumu, un tā kā tādējādi pārslogoto lidostu skaits Kopienā pieaug;

tā kā laika logu piešķiršanai pārslogotajās lidostās būtu jāpamatojas uz neitrāliem, pārskatāmiem un nediskriminējošiem noteikumiem;

tā kā prasība par neitralitāti ir visdrošāk garantēta, ja lēmumu par lidostas darbības koordinēšanu uz objektīvu kritēriju pamata pieņem dalībvalsts, kas atbildīga par šo lidostu;

tā kā zināmos apstākļos, lai veicinātu darbību, ir vēlams, lai dalībvalstij būtu iespēja piešķirt lidostai koordinētas lidostas statusu ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi;

tā kā dalībvalstij, kas atbild par koordinēto lidostu, būtu jānodrošina tāda koordinatora iecelšana, par kura neitralitāti nebūtu jāšaubās;

tā kā informācijas caurskatāmība ir objektīvas laika logu piešķiršanas procedūras nodrošināšanas būtisks elements;

tā kā principi, kas nosaka pastāvošo laika logu piešķiršanas sistēmu, varētu būt šīs regulas pamatā ar noteikumu, ka šī sistēma attīstās saskaņā ar jauno transporta attīstības procesu evolūciju Kopienā;

tā kā Kopienas politika ir veicināt konkurenci un aktivizēt ienākšanu tirgū, kā paredzēts Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem ([4]), un tā kā šiem mērķiem nepieciešams sniegt drošu atbalstu aviosabiedrībām, kas plāno uzsākt darbības maršrutos Kopienas teritorijā;

tā kā pastāvošā sistēma nodrošina to aviosabiedrību tiesību ievērošanu, kas darbojas jau ilgāku laiku;

tā kā vajadzētu būt arī noteikumiem, kas ļautu jaunām sabiedrībām ienākt Kopienas tirgū;

tā kā jāparedz īpaši noteikumi, lai ierobežotos apstākļos nodrošinātu pietiekama vietējo gaisa pārvadājumu reisu skaita saglabāšanu uz attiecīgās dalībvalsts reģioniem;

tā kā ir arī jānovērš situācijas, kad pieejamo laika logu trūkuma dēļ liberalizācijas labumi tiek izplatīti nevienmērīgi un rodas konkurences traucējumi;

tā kā ir vēlams visefektīvāk izmantot pastāvošos laika logus, lai panāktu atbilstību iepriekš izklāstītajiem mērķiem;

---

([1]) OV C 43, 19.2.1991., 3. lpp.
([2]) OV C 13, 20.1.1992., 446. lpp.
([3]) OV C 339, 31.12.1991., 41. lpp.
([4]) OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.

▼B

tā kā ir vēlams, lai trešo valstu attieksme pret Kopienas aviosabiedrībām būtu vienlīdzīga;

tā kā šīs regulas noteikumu piemērošana neierobežo Līgumā, jo īpaši tā 85. un 86. pantā, paredzētos konkurences noteikumus;

tā kā 1987. gada 2. decembrī Londonā starp Spānijas Karalisti un Lielbritāniju tika panākta vienošanās par ciešākas sadarbības pasākumiem Gibraltāras lidostas lietošanā, šo divu valstu ārlietu ministriem sniedzot kopīgu deklarāciju, un šie pasākumi vēl jāievieš praksē;

tā kā šī regula būtu jāpārskata pēc noteikta darbības perioda, lai izvērtētu, kā tā darbojas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

**Darbības joma**

▼M3

1. Šī regula attiecas uz Kopienas lidostām.

▼B

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

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

*2. pants*

**Definīcijas**

Šajā regulā:

▼M3

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

b) "jaunienācējs" ir:

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

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

iii) aviosabiedrība, kas pieprasa laika nišu sēriju lidostā nepārtrauktiem regulāriem pasažieru pārvadājumiem starp minēto lidostu un reģionālo lidostu, ja neviena cita aviosabiedrība neveic tiešos regulāros pasažieru pārvadājumus starp minētajām lidostām vai lidostu sistēmām šajā dienā, un ja pēc aviosabiedrības pieprasījuma pieņemšanas tai šajā lidostā šajā dienā šiem nepārtraukta-

▼M3

jiem pārvadājumiem tomēr būtu piešķirts mazāk par piecām laika nišām.

Aviosabiedrību, kuras rīcībā ir vairāk nekā 5 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā pieejamas konkrētajā lidostā, vai vairāk nekā 4 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā ir pieejamas lidostu sistēmā, kurā ietilpst šī lidosta, neuzskata par jaunienācēju šajā lidostā;

▼B

c) "tieša gaisa satiksme" nozīmē satiksmi starp divām lidostām, to skaitā apstāšanos, ko veic ar vienu un to pašu lidmašīnu un vienu un to pašu reisa numuru;

d) "sarakstu periods" nozīmē vai nu vasaras, vai ziemas sezonu, ko izmanto aviosabiedrību reisu sarakstos;

e) "Kopienas aviosabiedrība" nozīmē jebkuru aviosabiedrību ar spēkā esošu darbības licenci, ko izsniegusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu ([1]);

▼M3

f) i) "aviosabiedrība" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar spēkā esošu darbības licenci vai tai līdzvērtīgu licenci vēlākais 31. janvārī turpmākajai vasaras sezonai vai 31. augustā turpmākajai ziemas sezonai. Regulas 4., 8., 8.a un 10. pantā aviosabiedrības definīcijā iekļauj arī uzņēmējdarbības aviācijas gaisa kuģu ekspluatantus, ja tie darbojas atbilstīgi sarakstam; saistībā ar šīs regulas 7. un 14. pantu aviosabiedrības definīcijā iekļauj arī civilās aviācijas gaisa kuģu ekspluatantus;

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

g) "koordinēta lidosta" ir ikviena lidosta, kur aviosabiedrībai vai jebkuram citam gaisa kuģa ekspluatantam jāsaņem laika niša no koordinatora, lai paceltos vai nolaistos, izņemot valsts lidojumus, avārijas nolaišanos un humānās palīdzības lidojumus;

▼B

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

▼M3

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

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

k) "laika nišu sērija" ir vismaz piecas laika nišas, kas regulāri pieprasītas un arī piešķirtas viena un tā paša saraksta perioda nedēļas vienas un tās pašas dienas vienā un tajā pašā laikā vai, ja tas nav iespējams, piešķirtas aptuveni tajā pašā laikā;

l) "uzņēmējdarbības aviācija" ir tā vispārējas nozīmes aviācijas nozare, kura attiecas uz gaisa kuģu ekspluatāciju vai lietošanu, ko veic uzņēmumi pasažieru vai kravu pārvadāšanai kā atbalstu uzņēmējdarbības veikšanai, ja gaisa kuģi kopumā netiek publiski iznomāti un

([1]) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

▼M3

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

m) "koordinācijas parametri" ir visa tā caurlaides spēja darbības izteiksmē, kas pieejama laika nišu sadalei lidostā katra koordinācijas posma laikā un kas atspoguļo visus tehniskos, darbības un vides faktorus, kas ietekmē lidostas infrastruktūras un tās dažādo apakšsistēmu darbību.

▼B

*3. pants*

**Lidostas koordinēšanas nosacījumi**

▼M3

1. a) Dalībvalstij nav pienākuma klasificēt lidostu kā sarakstu koordinētu lidostu vai koordinētu lidostu, ja vien to neparedz šis pants;

b) dalībvalsts klasificē lidostu kā koordinētu lidostu tikai atbilstoši 3. punkta noteikumiem.

▼B

2. Dalībvalsts tomēr var paredzēt ►M3 sarakstu koordinēta lidosta ◄ statusa piešķiršanu jebkurai lidostai ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi.

▼M3

3. Atbildīgā dalībvalsts nodrošina, ka lidostā bez klasifikācijas statusa vai sarakstu koordinētajā lidostā tās vadības dienests vai jebkura cita kompetentā iestāde veic vispusīgu caurlaides spējas analīzi, kad dalībvalsts uzskata to par vajadzīgu vai sešu mēnešu laikā

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

ii) pēc Komisijas pieprasījuma, jo īpaši tad, ja lidosta faktiski ir pieejama tikai aviosabiedrībām, kurām ir piešķirtas laika nišas, vai ja aviosabiedrības un jo īpaši jaunienācēji saskaras ar nopietnām problēmām nolaišanās un pacelšanās iespēju nodrošināšanā minētajā lidostā.

Šajā analīzē, kuras pamatā ir vispāratzītas metodes, nosaka ikvienu caurlaides spējas nepietiekamību, ņemot vērā ar vidi saistītus ierobežojumus attiecīgajā lidostā. Šajā analīzē apsver iespējas novērst minēto nepietiekamību ar jaunas vai pārveidotas infrastruktūras, darbības izmaiņu vai cita veida izmaiņu palīdzību, un termiņu, kas paredzēts šo problēmu atrisināšanai. Šo analīzi atjaunina, ja izdara atsauci uz 5. punktu vai ja ir izmaiņas lidostā, kas būtiski ietekmē tās caurlaides spēju un šīs spējas izmantošanu. Kā analīzi, tā arī metodi, uz ko tā pamatojas, dara pieejamas pusēm, kuras pieprasījušas analīzes veikšanu, un arī citām ieinteresētajām pusēm pēc to pieprasījuma. Par analīzes rezultātiem vienlaicīgi paziņo arī Komisijai.

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

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

a) nepietiekamība ir tik nopietna, ka nav iespējams izvairīties no ievērojamiem kavējumiem konkrētajā lidostā; un

▼M3

b) nav iespējams atrisināt šīs problēmas īstermiņā.

6. Atkāpjoties no 5. punkta, dalībvalstis izņēmuma gadījumos var klasificēt kā koordinētas lidostas tās lidostas, kuras tiek ietekmētas attiecīgajā periodā.

▼B

►M3 7. ◄ Ja ►M3 koordinēta lidosta ◄ tiek nodrošināta jauda, kas ir pietiekama, lai veiktu faktiskās vai ieplānotās operācijas, šai lidostai pilnīgi koordinētas lidostas statusu atceļ.

*4. pants*

▼M3

**Sarakstu koordinators un koordinators**

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

2. Dalībvalsts, kas atbildīga par sarakstu koordinēto lidostu vai koordinēto lidostu, nodrošina

a) ka sarakstu koordinētajā lidostā sarakstu koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neatkarīgi, neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami;

b) koordinatora neatkarību koordinētajā lidostā, funkcionāli nodalot koordinatoru no jebkuras konkrētas ieinteresētās puses. Koordinatora darbību finansēšanas sistēma ir tāda, kas viņam garantē neatkarīgu statusu;

c) koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami.

3. Sarakstu koordinators un koordinators piedalās tādās aviosabiedrību starptautiskās konferencēs par lidojumu sarakstiem, kādās atļauj Kopienu tiesības.

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

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

6. Sarakstu koordinators pārrauga aviosabiedrību veikto lidojumu atbilstību sarakstiem, kas ir ieteikti šīm sabiedrībām. Koordinators pārrauga aviosabiedrību veikto lidojumu atbilstību laika nišām, kas ir piešķirtas tām. Šīs atbilstības pārbaudes veic sadarbībā ar lidostas vadības dienestu un gaisa satiksmes vadības iestādēm, un tās ņem vērā laiku un citus būtiskos parametrus, kas attiecas uz konkrēto lidostu. Koordinators pēc pieprasījuma iesniedz attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai ikgadēju darbības atskaiti, kas jo īpaši attiecas uz 8.a un 14. panta piemērošanu, kā arī uz visām sūdzībām par 8. un 10. panta piemērošanu, kas iesniegtas koordinācijas komitejai, un veiktajiem pasākumiem, lai tās atrisinātu.

7. Visi sarakstu koordinatori un koordinatori sadarbojas, lai atklātu pretrunas sarakstos.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Koordinators pēc pieprasījuma un saprātīgā laikā ieinteresētajām pusēm un jo īpaši koordinācijas komitejas dalībniekiem

▼B

vai novērotājiem pārskatīšanai rakstiskā veidā vai jebkādā citā viegli pieejamā veidā bez maksas dara pieejamu šādu informāciju: ◄

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

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

c) visas piešķirtās laika nišas un vēl neizpildītos aviosabiedrību laika nišu pieprasījumus, tos uzskaitot atsevišķi un hronoloģiskā kārtībā par visām aviosabiedrībām;

d) atlikušās pieejamās laika nišas;

e) sīki izstrādātus datus par kritērijiem, ko izmanto laika nišu piešķiršanā.

▼M3

9. Informāciju, kas minēta šā panta 8. punktā, dara pieejamu ne vēlāk kā attiecīgo konferenču par lidojumu sarakstiem sasaukšanas laikā un, ja vajadzīgs, konferenču gaitā un pēc tām. Koordinators pēc pieprasījuma sniedz šo informāciju kopsavilkuma veidā. Par šādas apkopotas informācijas sniegšanu var pieprasīt maksu, kas saistīta ar izmaksām.

10. Ja pieejami attiecīgie un vispārpieņemtie sarakstu informācijas standarti, sarakstu koordinators, koordinators un aviosabiedrības lieto tos ar noteikumu, ka tie atbilst Kopienu tiesībām.

*5. pants*

**Koordinācijas komiteja**

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

Koordinācijas komitejai ir šādi uzdevumi:

a) izteikt priekšlikumus vai sniegt padomus koordinatoram un/vai dalībvalstij par

— iespējām palielināt lidostas caurlaides spēju, kas noteikta saskaņā ar 3. pantu, vai uzlabot tās izmantojumu,

— koordinācijas parametriem, kas jānosaka saskaņā ar 6. pantu,

— metodēm, kas lietojamas piešķirto laika nišu lietojuma pārraudzīšanai,

— vietējām pamatnostādnēm par laika nišu piešķiršanu vai to lietojuma pārraudzīšanu, ņemot vērā *inter alia* iespējamos apsvērumus saistībā ar vidi, kā noteikts 8. panta 5. punktā,

— to satiksmes apstākļu uzlabojumiem, kas dominē konkrētajā lidostā,

— nopietnām problēmām, ar kurām saskaras jaunienācēji, kā paredzēts 10. panta 9. punktā,

— visiem jautājumiem, kas attiecas uz lidostas caurlaides spēju;

b) būt par starpnieku starp visām attiecīgajām pusēm sūdzību gadījumos par laika nišu piešķiršanu, kā noteikts 11. pantā.

2. Dalībvalsts pārstāvjus un koordinatoru uzaicina uz koordinācijas komitejas sanāksmēm kā novērotājus.

3. Koordinācijas komiteja izveido rakstisku reglamentu, kas aptver *inter alia* piedalīšanos, vēlēšanas, sanāksmju biežumu un lietotu(-ās)

▼M3

valodu(-as). Ikviens koordinācijas komitejas dalībnieks var ierosināt vietējās pamatnostādnes saskaņā ar 8. panta 5. punktu. Pēc koordinatora pieprasījuma koordinācijas komiteja apspriež ierosinātās vietējās pamatnostādnes par laika nišu sadali, kā arī tās pamatnostādnes, kas ierosinātas par piešķirto laika nišu lietojuma pārraudzīšanu. Ziņojumu par apspriedēm koordinācijas komitejā iesniedz attiecīgajai dalībvalstij ar norādi uz attiecīgajām nostājām, kas paziņotas komitejā.

*6. pants*

**Koordinācijas parametri**

1. Atbildīgā dalībvalsts divas reizes gadā nodrošina parametru noteikšanu laika nišu sadalei koordinētajā lidostā, tajā pat laikā ņemot vērā visus būtiskos tehniskos, darbības un vides ierobežojumus, kā arī visas ar tiem saistītās izmaiņas.

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

Parametrus savlaicīgi paziņo lidostas koordinatoram, pirms tiek veikta sākotnējā laika nišu piešķiršana, lai tos ņemtu vērā konferencēs par lidojumu sarakstiem.

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

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

*7. pants*

**Informācija sarakstu koordinatoriem un koordinatoriem**

1. Aviosabiedrības, kas darbojas vai plāno darboties sarakstu koordinētajā lidostā vai koordinētajā lidostā, iesniedz attiecīgi sarakstu koordinatoram vai koordinatoram visu viņa pieprasīto būtisko informāciju. Visu būtisko informāciju sniedz veidā un termiņā, kuru norādījis sarakstu koordinators vai koordinators. Aviosabiedrība, pieprasot piešķirt laika nišas, koordinatoru jo īpaši informē par to, vai šī sabiedrība varētu gūt labumu no jaunienācēja statusa atbilstīgi 2. panta b) punktam attiecībā uz pieprasītajām laika nišām.

Visu pārējo lidostu gadījumā, kurām nav konkrēta klasifikācijas statusa, lidostas vadības dienests pēc koordinatora pieprasījuma sniedz visu tā rīcībā esošo informāciju par aviosabiedrību plānotajiem pakalpojumiem.

2. Ja aviosabiedrība nesniedz 1. punktā minēto informāciju, izņemot gadījumu, kad tā pierāda, ka pastāv mīkstinoši apstākļi, vai sniedz nepatiesu vai maldinošu informāciju, koordinators neņem vērā tās aviosabiedrības pieprasījumu vai pieprasījumus pēc laika nišām, uz kuru attiecas minētā trūkstošā, nepatiesā vai maldinošā informācija. Koordinators dod iespēju minētajai aviosabiedrībai iesniegt savus novērojumus.

3. Sarakstu koordinators vai koordinators, lidostas vadības dienests un gaisa satiksmes vadības iestādes apmainās ar visu informāciju, kuru tie pieprasa savu pienākumu veikšanai, tostarp datiem par lidojumiem un laika nišām.

▼M3

*8. pants*

**Laika nišu sadales process**

1. Laika nišu sērijas piešķir pieteikumu iesniedzējām aviosabiedrībām no laika nišu kopējā fonda kā atļaujas lietot lidostas infrastruktūru nolaišanās vai pacelšanās nolūkā tajā saraksta periodā, attiecībā uz kuru tās ir pieprasītas, un šo atļauju termiņa beigās tās tiek nodotas atpakaļ laika nišu kopējā fondā, kas izveidots atbilstīgi 10. panta noteikumiem.

2. Neierobežojot 7., 8.a un 9. punktu, 10. panta 1. punktu un 14. pantu, šā panta 1. punkts nav piemērojams, ja ir ievēroti turpmāk minētie nosacījumi:

— aviosabiedrība jau lietojusi laika nišu sēriju regulāro un plānoto neregulāro gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai, un

— aviosabiedrība var koordinatoram pierādīt, ka šo koordinatora piešķirto laika nišu sēriju saraksta periodā šī aviosabiedrība izmantojusi vismaz 80 % apmērā no laika, kuram tā bijusi piešķirta.

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

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

4. Laika nišu sērijas secības maiņu pirms 10. pantā minētajā kopējā fondā atlikušo laika nišu piešķiršanas citām pieteikumu iesniedzējām aviosabiedrībām apstiprina tikai darbības iemeslu dēļ vai gadījumā, ja aviosabiedrību, kas iesniedza pieprasījumu, laika nišu secība tiktu uzlabota attiecībā pret to secību, kas tika sākotnēji pieprasīta. Tā nestājas spēkā pirms koordinators nav izteicis savu apstiprinājumu.

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

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

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

*8.a pants*

**Laika nišu pārvietojamība**

1. Laika nišas var

a) pārcelt no viena maršruta vai pakalpojuma veida uz citu maršrutu vai pakalpojuma veidu, kuru apkalpo vai sniedz viena un tas pati aviosabiedrība;

▼M3

b) nodot

i) starp mātessabiedrību un meitassabiedrību un starp vienas un tās pašas mātessabiedrības meitassabiedrībām;

ii) kā daļu no aviosabiedrības kapitāla kontroles iegūšanas;

iii) pilnas vai daļējas pārņemšanas gadījumā, kad laika nišas ir tieši saistītas ar pārņemto aviosabiedrību;

c) apmainīt viens pret vienu starp aviosabiedrībām.

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

a) netiek skartas lidostu darbības, ņemot vērā visus tehniskos, darbības un ar vidi saistītos ierobežojumus;

b) tiek ievēroti ierobežojumi, kas noteikti atbilstīgi 9. pantam;

c) laika nišu nodošana neietilpst 3. punkta darbības jomā.

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

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

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

*8.b pants*

**Kompensācijas prasību noraidīšana**

Tiesības uz 8. panta 2. punktā minētajām laika nišu sērijām nedod pamatu jebkādām prasībām par kompensāciju attiecībā uz ikvienu ierobežojumu vai likvidēšanu, ko ievieš saskaņā ar Kopienu tiesībām, jo īpaši piemērojot Līguma noteikumus attiecībā uz gaisa transportu. Šī regula neskar valsts iestāžu pilnvaras pieprasīt laika nišu nodošanu starp aviosabiedrībām un noteikt, kā tās tiek sadalītas, atbilstīgi valsts konkurences tiesībām vai Līguma 81. vai 82. pantam, vai Padomes Regulai (EEK) Nr. 4064/89 (1989. gada 21. decembris) par uzņēmumu koncentrāciju kontroli ([1]). Šāda nodošana var notikt tikai bez naudas kompensācijas.

*9. pants*

**Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības**

1. Ja atbilstīgi 4. pantam Regulā (EEK) Nr. 2408/92 maršrutā ir tikušas ieviestas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalsts koordinētajā lidostā var rezervēt laika nišas, kas vajadzīgas to lidojumu veikšanai, kas paredzēti minētajā maršrutā. Ja rezervētās laika nišas attiecīgajā maršrutā netiek lietotas, tās dara pieejamas

([1]) OV L 395, 30.12.1989., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1310/97 (OV L 180, 9.7.1997., 1. lpp.).

▼M3

jebkurai citai aviosabiedrībai, kas ir ieinteresēta maršruta apkalpošanā atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ievērojot 2. punktu. Ja neviena aviosabiedrība nav ieinteresēta maršruta apkalpošanā un attiecīgā dalībvalsts neizsludina uzaicinājumu uz izsoli saskaņā ar 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu Regulā (EEK) Nr. 2408/92, laika nišas vai nu rezervē citam maršrutam, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, vai arī tās ievieto atpakaļ kopējā fondā.

2. Konkursa procedūru, kas izveidota atbilstīgi 4. panta 1. punkta d) līdz g) apakšpunktam un i) apakšpunktam Regulā (EEK) Nr. 2408/92, izmanto iepriekš minētajā 1. punktā norādīto laika nišu lietojuma gadījumā, ja vairākas Kopienas aviosabiedrības ir ieinteresētas maršruta apkalpošanā un nav spējušas iegūt laika nišas vienu stundu pirms vai pēc tā laika, kas pieprasīts koordinatoram.

*10. pants*

**Laika nišu kopējais fonds**

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

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

3. Laika nišas, kas aviosabiedrībai piešķirtas pirms 31. janvāra nākamajai vasaras sezonai vai pirms 31. augusta nākamajai ziemas sezonai, bet nodotas atpakaļ koordinatoram atkārtotai piešķiršanai pirms šiem datumiem, aprēķinā par to izmantošanu neņem vērā.

4. Ja laika nišu sērijas izmantošanu 80 % apmērā nevar pierādīt, visas laika nišas, kas ietilpst šajā sērijā, nodod kopējā fondā, ja vien to neizmantošanu nevar pamatot ar kādu no šādiem iemesliem:

a) ar neparedzētiem un nenovēršamiem apstākļiem, kas ir ārpus šīs aviosabiedrības kontroles iespējām un kas rada

   — gaisa kuģa tipa, ko parasti izmanto attiecīgās gaisa satiksmes līnijas apkalpošanai, ekspluatācijas pārtraukšanu,

   — lidostas vai gaisa telpas slēgšanu,

   — nopietnus darbības traucējumus attiecīgajās lidostās, ieskaitot tās laika nišu sērijas citās Kopienas lidostās, kas saistītas ar maršrutiem, kurus ietekmē šādi traucējumi, konkrētā saraksta perioda būtiskajā daļā;

b) ar gaisa satiksmes pakalpojumu pārtraukšanu tādu darbību dēļ, kuru mērķis ir kaitēt šiem pakalpojumiem un dēļ kurām šai aviosabiedrībai praktiski un/vai tehniski nav iespējams veikt ieplānotās operācijas;

c) ar nopietniem finansiāliem zaudējumiem, ko cieš attiecīgā Kopienas aviosabiedrība un kas ir par iemeslu tam, ka licencējošās iestādes tai piešķir pagaidu licenci, kamēr notiek šīs aviosabiedrības finansiālā reorganizācija atbilstīgi 5. panta 5. punktam Regulā (EEK) Nr. 2407/92;

d) ar tiesvedību, kas attiecas uz 9. panta piemērošanu maršrutos, kur sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir tikušas ieviestas atbilstīgi 4. pantam Regulā (EEK) Nr. 2408/92, kā rezultātā īslaicīgi tiek apturēta šādu maršrutu apkalpošana.

▼M3

5. Pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija pārbauda, kā 4. punktu piemēro tās lidostas koordinators, uz kuru attiecas šī regula.

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

6. Neskarot šīs regulas 8. panta 2. punktu un Regulas (EEK) Nr. 2408/92 8. panta 1. punktu, kopējā fondā ievietotās laika nišas sadala starp aviosabiedrībām, kas lūdz to piešķiršanu. 50 % no šīm laika nišām vispirms piešķir jaunienācējiem, ja vien šo jaunienācēju kopējais pieprasījums nav mazāks par 50 %. Koordinators taisnīgi apstrādā jaunienācēju un citu aviosabiedrību pieprasījumus atbilstīgi katras saraksta dienas koordinācijas periodiem.

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

7. Jaunienācējs, kuram tikusi piedāvāta laika nišu sērija vienas stundas laika robežās pirms vai pēc tā pieprasītā laika, bet kurš nav pieņēmis šo piedāvājumu, zaudē jaunienācēja statusu minētajā saraksta periodā.

8. To pakalpojumu gadījumā, kurus sniedz aviosabiedrību grupa, tikai viena no aviosabiedrībām var pieteikties uz pieprasīto laika nišu saņemšanu. Aviosabiedrība, kura sniedz šādu pakalpojumu, uzņemas atbildību par to darbības kritēriju ievērošanu, kas vajadzīgi, lai saglabātu 8. panta 2. punktā minēto vēsturisko prioritāti.

Laika nišas, kas piešķirtas vienai aviosabiedrībai, var lietot cita/citas aviosabiedrība(-as), kas piedalās maršruta kopīgajā apkalpošanā, ar noteikumu, ka tās aviosabiedrības apzīmējuma kods, kurai ir piešķirtas laika nišas, koordinācijas un pārraudzības nolūkā turpina būt kopīgā reisa apzīmējumā. Pārtraucot minēto kopīgo apkalpošanu, šādi lietotās laika nišas paliek tās aviosabiedrības rīcībā, kurai tās sākotnēji tika piešķirtas. Aviosabiedrības, kas iesaistītas kopīgo maršrutu apkalpošanā, koordinatoriem dara zināmu informāciju par šādiem gaisa satiksmes pakalpojumiem pirms to sākšanas.

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

▼M4

*10.a pants*

Šīs regulas 10. panta 2. punkta piemērošanas nolūkā koordinatori atzīst, ka gaisa pārvadātājiem 2010. gada vasaras lidojumu plānošanas periodā ir tiesības uz tām pašām laika nišu sērijām, kas tiem saskaņā ar šo regulu bija piešķirtas 2009. gada vasaras lidojumu plānošanas perioda sākumā.

_____

▼M3

*11. pants*

**Sūdzības un pārsūdzības tiesības**

1. Neskarot pārsūdzības tiesību izmantošanu saskaņā ar valstu tiesību aktiem, sūdzības saistībā ar 7. panta 2. punkta, 8., 8.a un 10. panta un 14. panta 1. līdz 4. punkta un 6. punkta piemērošanu iesniedz koordinācijas komitejai. Komiteja izskata jautājumu viena mēneša laikā pēc sūdzības iesniegšanas un, ja iespējams, iesniedz priekšlikumus koordinatoram, lai mēģinātu atrisināt problēmu. Ja sūdzību nevar apmierināt, atbildīgā dalībvalsts tuvāko divu mēnešu laikā var paredzēt starpniecību,

▼M3

ko īsteno aviosabiedrības vai lidostas pārstāvošā organizācija vai cita trešā puse.

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

▼B

*12. pants*

▼M3

**Attiecības ar trešām valstīm**

1. Ja izrādās, ka kāda trešā valsts saistībā ar laika nišu piešķiršanu un lietošanu tās lidostās

a) neizrāda tādu attieksmi pret Kopienas aviosabiedrībām, kas līdzvērtīga tai, kādu minētās valsts aviosabiedrībām garantē šī regula; vai

b) nenodrošina *de facto* valsts režīmu Kopienas aviosabiedrībām; vai

c) attiecas pret citu trešo valstu aviosabiedrībām labvēlīgāk nekā pret Kopienas aviosabiedrībām,

Komisija saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto procedūru, var nolemt, lai dalībvalsts vai dalībvalstis veic pasākumus, lai kompensētu attiecīgās trešās valsts diskriminējošo rīcību, tostarp pilnībā vai daļēji pārtraucot piemērot šo regulu attiecībā uz aviosabiedrību vai aviosabiedrībām no šīs trešās valsts.

▼B

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

▼M3

*13. pants*

**Komitejas procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro 5. un 7. pantu Padomes Lēmumā 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]), ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais laikposms ir trīs mēneši.

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

4. Komiteja pieņem savu reglamentu.

*14. pants*

**Izpilde**

1. Kompetentās gaisa satiksmes pārvaldības iestādes var noraidīt aviosabiedrības lidojuma plānu, ja aviosabiedrība plāno veikt gaisa kuģu pacelšanos vai nolaišanos koordinētajā lidostā koordinācijas periodos, ja koordinators tai nav piešķīris laika nišu.

2. Koordinators atsauc laika nišu sērijas, kas uz laiku piešķirtas aviosabiedrībai tās nostiprināšanās procesā, un novieto tās kopējā fondā 31. janvārī turpmākajai vasaras sezonai vai 31. augustā turpmākajai ziemas sezonai, ja aviosabiedrībai minētajā dienā nav darbības licences vai tai

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

▼M3

līdzvērtīgas licences vai ja kompetentā licencēšanas iestāde nav norādījusi, ka tiks izsniegta darbības licence vai tai līdzvērtīga licence pirms attiecīgā saraksta perioda sākuma.

3. Koordinators atsauc un novieto kopējā fondā aviosabiedrības laika nišu sērijas, kuras tā ir saņēmusi apmaiņas ceļā atbilstoši 8.a panta 1. punkta c) apakšpunktam, ja tās nav tikušas izmantotas kā plānots.

4. Aviosabiedrības, kas atkārtoti un tīši sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus laikā, kas būtiski atšķiras no piešķirtās laika nišas, kas ir daļa no laika nišu sērijas, vai lieto laika nišas veidā, kas būtiski atšķiras no tā veida, kāds tika norādīts nišu piešķiršanas laikā, un tādēļ rada traucējumus lidostai vai gaisa satiksmes darbībām, zaudē savu statusu, kas norādīts 8. panta 2. punktā. Koordinators pēc tam, kad ir uzklausījis attiecīgo aviosabiedrību un vienreiz to ir brīdinājis, var nolemt atsaukt laika nišu sērijas no minētās aviosabiedrības pirms saraksta perioda atlikušās daļas beigām un novietot tās kopējā fondā.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka ir pieejamas efektīvas, samērīgas un preventīvas sankcijas vai tiem līdzvērtīgi pasākumi, lai vērstos pret atkārtotu un tīšu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu laikā, kas būtiski atšķiras no piešķirtās laika nišas, kas ir daļa no laika nišu sērijas, vai laika nišas lietošanu veidā, kas būtiski atšķiras no tā veida, kāds tika norādīts nišu piešķiršanas laikā, ja tā rada traucējumus lidostai vai gaisa satiksmes darbībām.

6. a) Neskarot 10. panta 4. punktu, ja aviosabiedrība nevar izmantot laika nišu sēriju 80 % apmērā, kas noteikts 8. panta 2. punktā, koordinators pēc tam, kad ir uzklausījis attiecīgo aviosabiedrību, var nolemt atsaukt laika nišu sērijas no minētās aviosabiedrības pirms saraksta perioda atlikušās daļas beigām un novietot tās kopējā fondā.

b) Neskarot 10. panta 4. punktu, ja pēc piešķirtā laika, kas atbilst 20 % no sērijas derīguma perioda, nav tikušas izmantotas minētās sērijas laika nišas, koordinators pēc tam, kad ir uzklausījis attiecīgo aviosabiedrību, novieto tās kopējā fondā līdz saraksta perioda atlikušās daļas beigām.

*14.a pants*

**Ziņojums un sadarbība**

1. Trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par tās darbību. Šajā ziņojumā īpaši izvērtē 8., 8.a un 10. panta darbību.

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

▼B

*15. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā trīsdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.*

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