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

►**B**

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 2408/92

1992 m. liepos 23 d.

dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus

(OL L 240, 24.8.1992, p. 8)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	Europos Parlamento ir tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1882/2003 2003 m. rugsėjo 29 d.	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1791/2006 2006 m. lapkričio 20 d.	L 363	1	20.12.2006

iš dalies keičiamas:

►**A1**	Austrijos, Švedijos ir Suomijos stojimo aktas	L 241	21	29.8.1994
►**A2**	Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų	L 236	33	23.9.2003

▼B

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 2408/92

1992 m. liepos 23 d.

dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus

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 per 1992 m. gruodžio 31 d. pasibaigsiantį laikotarpį vidaus rinkoje svarbu sukurti oro transporto politiką, kaip nustatyta Sutarties 8a straipsnyje;

kadangi vidaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

kadangi 1987 m. gruodžio 14 d. Tarybos sprendimas 87/602/EEB dėl keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų, teikiančių reguliaraus susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių ir dėl oro vežėjų galimybės naudotis reguliaraus oro susisiekimo maršrutais tarp valstybių narių ([4]) bei 1990 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2343/90 dėl oro vežėjų galimybės naudotis Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutais ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių ([5]) yra pirmieji žingsniai kuriant vidaus rinką ir Bendrijos oro vežėjams sudarant galimybę naudotis Bendrijos vidaus oro maršrutais;

kadangi Reglamente (EEB) Nr. 2343/90 numatyta, kad Taryba priims sprendimą dėl šio reglamento peržiūrėjimo ne vėliau kaip iki 1992 m. birželio 30 d.;

kadangi Reglamente (EEB) Nr. 2343/90 Taryba nusprendė priimti maršrutų licencijavimą reglamentuojančias taisykles, kurios turi įsigalioti ne vėliau kaip nuo 1992 m. liepos 1 d.;

kadangi Reglamente (EEB) Nr. 2343/90 Taryba nusprendė iki 1993 m. sausio 1 d. tarp valstybių narių panaikinti keleivių vietų skaičiaus apribojimus;

kadangi Reglamente (EEB) Nr. 2343/90 Taryba patvirtino, kad kabotažo skrydžių teisės yra neatskiriama vidaus rinkos dalis;

kadangi 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystė ir Jungtinė Karalystė, paskelbusios bendrą abiejų valstybių užsienio reikalų ministrų deklaraciją, susitarė dėl priemonių, skirtų glaudesniam bendradarbiavimui naudojant Gibraltaro oro uostą, ir tos priemonės dar turi būti įgyvendintos;

kadangi šiuo metu Graikijos salose ir autonominį Azorų salų regioną apimančiose Atlanto salose nepakankamai plėtojama oro eismo sistema ir dėl šios priežasties tų salų oro uostams šis reglamentas turėtų būti laikinai netaikomas;

([1]) OL C 258, 1991 10 4, p. 2.
([2]) OL C 125, 1992 5 18, p. 146.
([3]) OL C 169, 1992 7 6, p. 15.
([4]) OL L 374, 1987 12 31, p. 9.
([5]) OL L 217, 1990 8 11, p. 9.

▼B

kadangi reikia panaikinti apribojimus, susijusius su keleto oro vežėjų skyrimu ir penktosios skrydžių laisvės teisėmis, bei laipsniškai įvesti kabotažo teises, siekiant paskatinti Bendrijos oro transporto sektoriaus plėtrą bei pagerinti vartotojams teikiamas paslaugas;

kadangi tam tikromis aplinkybėmis būtina numatyti specialią nuostatą dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų, būtinų, kad būtų išlaikytos oro susisiekimo paslaugos tam tikruose nacionaliniuose regionuose;

kadangi reikia priimti specialią nuostatą dėl naujų oro susisiekimo paslaugų tarp regioninių oro uostų;

kadangi siekiant planuoti oro transportą, valstybėms narėms reikia suteikti teisę nustatyti nediskriminuojančias taisykles dėl oro skrydžių paskirstymo tarp oro uostų, priklausančių tai pačiai oro uosto sistemai;

kadangi naudojimasis skrydžių teisėmis turi neprieštarauti eksploatacinėms taisyklėms, susijusioms su sauga, aplinkos apsauga ir pateikimo į oro uostą sąlygoms ir jis turi būti traktuojamas nediskriminuojant;

kadangi, atsižvelgiant į perkrovimo arba aplinkos apsaugos problemas, reikia numatyti galimybę nustatyti tam tikrus naudojimosi skrydžių teisėmis apribojimus;

kadangi, atsižvelgiant į padėtį konkurencinėje rinkoje, reikėtų numatyti oro vežėjų apsaugą nuo nepateisinamų ekonominių padarinių;

kadangi reikėtų apibrėžti valstybių narių ir oro vežėjų pareigas, susijusias su reikiamos informacijos pateikimu;

kadangi vienodoms oro susisiekimo paslaugų rūšims reikėtų užtikrinti vienodas galimybes patekti į rinką;

kadangi visus galimybių patekti į rinką klausimus reikėtų išspręsti tame pačiame reglamente;

kadangi šis reglamentas iš dalies pakeičia Reglamentą (EEB) Nr. 2343/90 ir 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 294/91 dėl krovinių vežimo oro transportu paslaugų tarp valstybių narių teikimo ([1]),

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Šis reglamentas apima galimybes naudotis Bendrijos maršrutais reguliaraus arba nereguliaraus oro susisiekimo paslaugoms teikti.

2. Laikoma, kad šį reglamentą taikant Gibraltaro oro uostui, nepažeidžiami atitinkami Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisiniai statusai sprendžiant ginčą dėl teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

3. Šio reglamento taikymas Gibraltaro uostui sustabdomas tol, kol pradės veikti 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų bendroje deklaracijoje priimti susitarimai. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės tą dieną apie tai informuos Tarybą.

4. Graikijos salų ir autonominį Azorų regioną sudarančių Atlanto salų oro uostams šis reglamentas netaikomas iki 1993 m. birželio 30 dienos. Išskyrus tuos atvejus, kai Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, nusprendžia kitaip, ši išimtis taikoma dar penkerius metus ir gali būti pratęsta dar penkeriems metams.

([1]) OL L 36, 1991 208, p. 1.

▼B

2 straipsnis

Šiame reglamente:

a) „oro vežėjas“ — tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;

b) „Bendrijos oro vežėjas“ — tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, išduotą valstybės narės pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ([1]);

c) „oro susisiekimo paslauga“ — skrydis arba skrydžių serija, keleiviams, paštui ir (arba) kroviniams vežti už atlygį ir (arba) samdos pagrindais;

d) „reguliaraus oro susisiekimo paslauga“ — tai skrydžių, kurių kiekvienas atitinka toliau nurodytas charakteristikas, serijos:

   1) skrydis keleiviams, kroviniams ir (arba) paštui vežti skirtu orlaiviu už atlygį vykdomas taip, kad visuomenės atstovai galėtų nusipirkti atskirą vietą kiekvienam skrydžiui (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų);

   2) skrydis vykdomas taip, kad būtų užtikrintas susiekimas tarp dviejų tų pačių arba daugiau vietų:

      1) pagal paskelbtą tvarkaraštį; arba

      2) skrydžius vykdant taip reguliariai ir dažnai, kad jie sudarytų suvokiamas sistemiškas serijas;

e) „skrydis“ — tai vykimas iš nurodyto oro uosto į nurodytą paskirties oro uostą;

f) „skrydžių teisė“ — tai oro vežėjo teisė tarp Bendrijos oro uostų, teikiant oro susisiekimo paslaugas, maršrutu vežti keleivius, krovinius ir (arba) paštą;

g) „tik sėdimų vietų pardavimas“ — tai vietų pardavimas, neteikiant jokių papildomų paslaugų, tokių kaip apgyvendinimas, tiesiogiai visuomenei, atliekamas oro vežėjo ar jo įgaliotojo atstovo ar užsakomojo reiso vykdytojo;

h) „atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės)“ — tai valstybė (-ės) narė (-ės), kuri arba kurios tarpusavyje teikia oro susisiekimo paslaugas;

i) „dalyvaujanti valstybė (-ės) narė (-ės)“ — tai atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) ir valstybė (-ės) narė (-ės), kurioje oro vežėjui (-ams) leista teikti oro susisiekimo paslaugas;

j) „registravimo valstybė“ — tai b punkte paminėtą licenciją išdavusi valstybė narė;

k) „oro uostas“ — tai bet kokia valstybėje narėje esanti teritorija, atvira komercinėms oro transporto operacijoms;

l) „regioninis oro uostas“ — tai bet koks oro uostas, išskyrus I priede išvardytus 1 kategorijos oro uostus;

m) „oro uosto sistema“ — tai II priede nurodyti sujungti du arba daugiau oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją;

n) „keleivių vietų skaičius“ — tai plačiajai visuomenei per tam tikrą laiką siūlomų vietų skaičius teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugą;

o) „su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai“ — tai oro vežėjo įsipareigojimas visuose maršrutuose, kuriuose valstybė narė yra išdavusi licenciją teikti paslaugas, imtis visų būtinų priemonių, kad būtų teikiamos paslaugos, tęstinumo, reguliarumo požiūriu ir užtikrinant

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

▼B

keleivių vietų skaičių atitinkančius nustatytus reikalavimus, kurių įprasti vežėjai nevykdytų, jeigu būtų paisoma tik komercinių jų interesų.

3 straipsnis

1. Pagal šį reglamentą Bendrijos oro vežėjams atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) leidžia naudotis skrydžių teisėmis Bendrijos maršrutuose.

2. Nepaisant 1 dalies, iki 1997 m. balandžio 1 d. valstybei narei savo teritorijoje Bendrijos oro vežėjams, turintiems kitos valstybės narės išduotą licenciją, nereikia suteikti kabotažo skrydžių teisių, nebent:

i) skrydžių teisėmis naudojamasi teikiant paslaugas, kurios sudaro ir yra numatomos kaip paslaugos išplėtimas iš arba kaip preliminari paslauga į vežėjo registravimo valstybę;

ii) oro vežėjas kabotažo paslaugoms naudoja mažiau nei 50 % savo sezoninio keleivių vietų skaičiaus teikdamas tokią pačią paslaugą, jei kabotažo paslauga yra paslaugos išplėtimas arba preliminari paslauga.

3. Oro vežėjas, teikdamas kabotažo paslaugas pagal 2 dalį, atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) prašymu pateikia visą informaciją, reikalingą šios dalies nuostatoms įgyvendinti.

4. Nepaisant 1 dalies, iki 1997 m. balandžio 1 d. valstybė narė, nediskriminuodama dėl pilietybės arba dėl oro vežėjo, kuris naudojasi tais maršrutais arba prašo leisti jais naudotis, tapatybės, gali reglamentuoti pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 jos išduotą licenciją turinčių oro vežėjų galimybes naudotis maršrutais jos teritorijoje, jei Bendrijos teisė, ypač konkurencijos taisyklės, nenustato kitaip.

4 straipsnis

1. a) Valstybė narė, pasikonsultavusi su kitomis atitinkamomis valstybėmis narėmis, informavusi Komisiją ir maršrute dirbančius oro vežėjus, gali nustatyti tokio masto su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą dėl reguliaraus oro susisiekimo paslaugų, teikiamų oro uostui, aptarnaujančiam jos teritorijoje esantį šalutinį arba besivystantį regioną, arba nerentabiliam maršrutui, vedančiam į bet kurį jos teritorijoje esantį regioninį oro uostą, kai bet kuris iš šių maršrutų yra gyvybiškai svarbus oro uosto regiono ekonominei plėtrai, kad tame maršrute būtų užtikrintas reguliaraus oro susisiekimo paslaugų, atitinkančių nustatytus tęstinumo, reguliarumo, keleivių vietų skaičiaus ir kainos nustatymo standartus, kurių oro vežėjai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, neprisiimtų, teikimas. Informaciją apie šį su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą Komisija paskelbia *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

b) Valstybės narės nustato reguliariai teikiamų oro susisiekimo paslaugų pakankamumą atsižvelgdamos į:

i) visuomenės interesus;

ii) galimybę, ypač salų regionams, pasinaudoti kitos rūšies transportu ir tų rūšių tinkamumą atsiradusiems vežimo poreikiams patenkinti;

iii) oro paslaugų tarifus ir sąlygas, kurias būtų galima nustatyti vartotojams;

iv) bendrą visų maršrute dirbančių ar ketinančių dirbti oro vežėjų įtaką.

c) Tais atvejais, kai kitų rūšių transportas negali užtikrinti atitinkamų nuolat teikiamų paslaugų, atitinkamos valstybės narės į

▼B

su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą gali įtraukti reikalavimą, kad visi maršrute ketinantys dirbti oro vežėjai garantuotų, kad jie maršrute dirbs tam tikrą nustatytiną laikotarpį laikydamiesi kitų su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo sąlygų.

d) Jei maršrute nė vienas oro vežėjas nepradėjo arba neketina teikti reguliaraus oro susisiekimo paslaugų ir pagal šiame maršrute nustatytą su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą, valstybė narė galimybę naudotis šiuo maršrutu gali suteikti tik vienam oro vežėjui ne ilgiau kaip trejų metų laikotarpiui, kuriam pasibaigus padėtis dar kartą apsvarstoma. Teisė teikti tokias paslaugas viename maršrute arba tokių maršrutų grupėje pasiūloma viešajame konkurse visiems Bendrijos oro vežėjams, turintiems teisę teikti šias oro susisiekimo paslaugas. Konkurso tvarka skelbiama *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*, o paraiškos priimamos ne trumpiau nei vieną mėnesį nuo paskelbimo dienos. Apie oro vežėjų pateiktas paraiškas nedelsiant pranešama kitoms atitinkamoms valstybėms narėms ir Komisijai.

e) Į konkurso tvarką ir paskesnę sutartį, *inter alia*, įtraukiami šie punktai:

i) su viešąją paslauga susijusio įsipareigojimo reikalavimai;

ii) sutarties pakeitimo ir nutraukimo taisyklės, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pokyčius;

iii) sutarties galiojimo laikotarpis;

iv) nuobaudos už sutarties nevykdymą.

f) Paraiškos atrenkamos kuo greičiau atsižvelgiant į teikiamų paslaugų tinkamumą, įskaitant kainas ir sąlygas, kurios gali būti nustatomos vartotojams bei, jei yra, išlaidas, skirtas atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) pareikalautai kompensacijai sumokėti.

g) Nepaisant f punkto, paraiškos atrenkamos praėjus ne mažiau nei dviem mėnesiams nuo paraiškų pateikimo termino, kad kitos valstybės narės galėtų pateikti pastabas.

h) Valstybė narė gali sumokėti kompensaciją oro vežėjui, pasirinktam pagal f punktą, už pagal šią dalį nustatyto su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo standartų vykdymą; mokant tokią kompensaciją atsižvelgiama į su paslauga susijusias išlaidas ir pajamas.

i) Valstybės narės imasi reikiamų priemonių, užtikrinančių, kad visi pagal šį straipsnį priimti sprendimai būtų veiksmingai ir nedelsiant, ypač jei šie sprendimai pažeidžia Bendrijos teisę arba šią teisę įgyvendinančias nacionalines taisykles, peržiūrėti.

j) Kai su viešąja paslaugos susijęs įsipareigojimas nustatomas pagal a ir c punktus, oro vežėjai gali pardavinėti tik sėdimas vietas ir tik tada, jei šios oro susisiekimo paslaugos atitinka visus su viešąją paslauga susijusio įsipareigojimo reikalavimus. Dėl šios priežasties šios oro susisiekimo paslaugos laikomos reguliaraus oro susisiekimo paslaugomis.

k) d punktas netaikomas tuo atveju, kai kita atitinkama valstybė narė siūlo atitinkamas kitas nustatytus reikalavimus atitinkančias priemones dėl to paties su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo vykdymo.

2. 1 dalies d punktas netaikomas maršrutams, kuriuose kitų rūšių transportas gali užtikrinti atitinkamas ir nuolat teikiamas paslaugas, kai siūlomas keleivių vietų skaičius viršija 30 000 vietų per metus.

3. Komisija kiekvienos valstybės narės, manančios, kad 1 dalyje nustatytos sąlygos nepagrįstai riboja maršruto plėtrą, prašymu arba

▼B

savo iniciatyva, atlieka tyrimą ir, atsižvelgdama į visus atitinkamus veiksnius, per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos priima sprendimą dėl to, ar 1 dalis turėtų būti toliau taikoma atitinkamam maršrutui.

4. Komisija perduoda savo sprendimą Tarybai ir valstybėms narėms. Kiekviena valstybė narė per mėnesį Komisijos sprendimą gali perduoti Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma per mėnesį gali priimti kitą sprendimą.

5 straipsnis

Vietiniuose maršrutuose, kuriems šio reglamento įsigaliojimo dieną teisės aktais arba sutartimi suteikiama išimtinė nuolaida ir kai kitų rūšių transportas negali užtikrinti atitinkamų ir nuolat teikiamų paslaugų, ji gali būti toliau taikoma iki jos galiojimo pabaigos arba trejus metus, atsižvelgiant į tai, kuris terminas yra pirmesnis.

6 straipsnis

1. Nepaisydama 3 straipsnio, jei naujame maršrute, jungiančiame regioninius oro uostus, kurių keleivių vietų skaičius per metus neviršija 30 000 vietų, vienas iš jos išduotą licenciją turinčių oro vežėjų pradeda teikti reguliaraus keleivių susisiekimo oru paslaugas orlaiviu, turinčiu ne daugiau kaip 80 sėdimų vietų, valstybė narė gali atsisakyti kito oro vežėjo teikiamų reguliaraus susisiekimo paslaugų dvejiems metams, nebent šis vežėjas teikia paslaugas ne daugiau kaip 80 vietų turinčiu orlaiviu arba paslaugas teikia taip, kad kiekvienam skrydžiui tarp atitinkamų dviejų oro uostų parduodama ne daugiau kaip 80 sėdimų vietų.

2. 4 straipsnio 3 ir 4 dalys taikomos kartu su šio straipsnio 1 dalimi.

7 straipsnis

Oro susisiekimo paslaugas teikiančiam Bendrijos oro vežėjui atitinkama valstybė (-ės) narė (-ės) leidžia sujungti kelias oro susisiekimo paslaugas ir naudoti tą patį skrydžio numerį.

8 straipsnis

1. Šis reglamentas neturi įtakos valstybių narių teisei, nediskriminuojant dėl pilietybės arba dėl oro vežėjo tapatybės, reglamentuoti eismo paskirstymą tarp oro uosto sistemai priklausančių oro uostų.

2. Naudojimąsi skrydžių teisėmis reglamentuoja paskelbtos Bendrijos, nacionalinės, regioninės arba vietos veiklos taisyklės, susijusios su sauga, aplinkos apsauga ir laiko tarpsnių paskirstymu.

3. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija nagrinėja šio straipsnio 1 ir 2 dalių taikymą bei per mėnesį nuo prašymo gavimo dienos pasikonsultavusi su 11 straipsnyje nurodytu komitetu, nusprendžia, ar valstybei narei leidžiama toliau taikyti priemonę. Komisija apie sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms.

4. Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Ypatingomis aplinkybėmis Taryba kvalifikuota balsų dauguma per vieną mėnesį gali priimti kitą sprendimą.

5. Kai valstybė narė nusprendžia kurti naują oro uosto sistemą arba pakeisti veikiančią, apie tai ji praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai. Patikrinusi, ar oro uostai sugrupuoti į tą patį miestą ar konurbaciją aptarnaujančių oro uostų grupes, Komisija paskelbia patikslintą II priedą *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

▼B

9 straipsnis

1. Kilus didelėms perkrovimo ir (arba) aplinkos apsaugos problemoms, atsakinga valstybė narė pagal šį straipsnį gali nustatyti naudojimosi skrydžių teisėmis sąlygas, riboti naudojimąsi skrydžių teisėmis arba atsisakyti jas suteikti, ypač kai kitų rūšių transportas gali teikti pakankamas paslaugas.

2. Priemonės, kurių imasi valstybės narės pagal 1 dalį:

— nenumato diskriminacijos dėl oro vežėjų pilietybės ar tapatybės,

— galioja ribotą, trejų metų neviršijantį laikotarpį, kuriam pasibaigus yra peržiūrimos,

— neturi neigiamos įtakos šio reglamento tikslams,

— neteisėtai neiškreipia oro vežėjų konkurencijos,

— nėra labiau ribojančios, nei būtina problemomis išspręsti.

3. Kai valstybė narė nusprendžia, kad pagal 1 dalį reikia imtis priemonių, ne vėliau kaip prieš tris mėnesius iki šios priemonės įsigaliojimo ji apie tai informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją pateikdama atitinkamą priemonių taikymo pateisinimą. Priemonės gali būti įgyvendinamos, jei per mėnesį nuo informacijos gavimo dienos atitinkama valstybė narė jos neužginčija arba pagal 4 dalį Komisijai imasi ją pakartotinai nagrinėti.

4. Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija išnagrinėja 1 dalyje nurodytą priemonę. Kai per vieną mėnesį nuo informacijos pateikimo pagal 3 dalį dienos Komisija imasi nagrinėti priemonę, tuo pačiu metu ji nurodo, ar gali būti įgyvendinama visa priemonė ar jos dalis, nagrinėjimo metu pirmiausia atsižvelgdama į neatšaukiamų padarinių galimybę. Pasikonsultavusi su 11 straipsnyje nurodytu Komitetu, per vieną mėnesį nuo reikiamos informacijos gavimo Komisija nusprendžia, ar priemonė yra reikalinga, atitinka šį reglamentą ir neprieštarauja Bendrijos teisei. Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. Kol bus priimtas sprendimas, Komisija gali nuspręsti taikyti laikinąsias priemones, apimančias visišką arba dalinį priemonės įgyvendinimo sustabdymą, ypač atsižvelgiant į neatšaukiamų padarinių galimybę.

5. Nepaisydamos 3 ir 4 dalių, valstybė narė gali imtis reikalingų priemonių netikėtai iškilusioms trumpalaikėms problemoms spręsti, jei šios priemonės atitinka 2 dalies nuostatas. Komisija ir valstybė (-ės) narė (-ės) nedelsiant informuojamos apie šias priemones ir atitinkamai pagrindžiamas jų įgyvendinimas. Jei problemos, dėl kurių prireikė šių priemonių, neišsprendžiamos ilgiau kaip per 14 dienų, valstybė narė apie tai atitinkamai informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares ir, gavusi Komisijos sutikimą, gali pratęsti priemonės taikymo terminą tolesniam 14 dienų laikotarpiui. Atitinkamos valstybės (-ių) narės (-ių) prašymu arba savo iniciatyva Komisija gali sustabdyti šios priemonės taikymą, jei ji neatitinka 1 ir 2 dalių reikalavimų arba kitaip prieštarauja Bendrijos teisei.

6. Kiekviena valstybė narė pagal 4 ir 5 dalis priimtą Komisijos sprendimą gali perduoti Tarybai. Ypatingomis aplinkybėmis Taryba kvalifikuota balsų dauguma per vieną mėnesį gali priimti kitą sprendimą

7. Jei valstybės narės pagal šį straipsnį priimtas sprendimas riboja Bendrijos oro vežėjo veiklą Bendrijos vidaus maršrute, visiems tame pačiame maršrute dirbantiems Bendrijos oro vežėjams taikomos vienodos sąlygos arba apribojimai. Jei sprendimu uždraudžiama teikti naujas ar papildomas paslaugas, visi Bendrijos oro vežėjų prašymai šiame maršrute teikti naujas ar papildomas paslaugas nagrinėjami vienodai.

8. Nepažeisdama 8 straipsnio 1 dalies, išskyrus susitarimą su atitinkama valstybe (-ėmis) nare (-ėmis), valstybė narė neleidžia oro vežėjui:

▼B

a) pradėti teikti naujų paslaugų arba

b) didinti jau teikiamų paslaugas dažnumo

tarp tam tikro jos teritorijoje esančio oro uosto ir kitos valstybės narės tol, kol tos kitos valstybės narės išduotą licenciją turinčiam oro vežėjui nebus leista, remiantis 8 straipsnio 2 dalyje nustatytomis laiko tarpsnių paskirstymo taisyklėmis, pradėti teikti naujas paslaugas arba padidinti į atitinkamą oro uostą teikiamų paslaugų dažnumą, kol Taryba priims sprendimą ir įsigalios reglamentas dėl elgesio paskirstant laiko tarpsnius kodekso, pagrįsto bendruoju nediskriminavimo dėl pilietybės principu.

10 straipsnis

1. Keleivių vietų skaičius neribojamas oro susisiekimo paslaugose, kurioms taikomas šis reglamentas, išskyrus 8 ir 9 straipsniuose bei šiame straipsnyje nustatytus atvejus.

2. Kai dėl 1 dalies taikymo valstybės narės išduotą licenciją turintis reguliarų oro susisiekimą vykdantis vežėjas (-ai) patiria didelių finansinių nuostolių, tos valstybės narės prašymu ir atsižvelgdama į visus atitinkamus veiksnius, įskaitant padėtį rinkoje, ypač į tai, ar susiklosto tokia padėtis, kai tos valstybės narės oro vežėjų galimybėms veiksmingai konkuruoti rinkoje daroma neigiama įtaka, Komisija išnagrinėja atitinkamo oro vežėjo (-ų) finansinę padėtį ir keleivių vietų skaičiaus panaudojimą bei nusprendžia, ar nustatytam laikotarpiui reikėtų stabilizuoti keleivių vietų skaičius reguliaraus oro susisiekimo paslaugose į ir iš tos valstybės.

3. Komisija apie sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms. Kiekviena valstybė narė Komisijos sprendimą per vieną mėnesį gali perduoti Tarybai. Ypatingomis aplinkybėmis Taryba kvalifikuota balsų dauguma per vieną mėnesį gali priimti kitą sprendimą.

▼M1

11 straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Komitetas pataria Komisijai dėl 9 ir 10 straipsnių taikymo.

3. Be to, Komisija gali konsultuotis su komitetu bet kuriuo klausimu, susijusiu su šio reglamento taikymu.

4. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB ([1]) 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

5. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

▼B

12 straipsnis

1. Siekdama vykdyti šiame reglamente nustatytas pareigas, Komisija gali gauti visą reikalingą informaciją iš atitinkamų valstybių narių, kurios taip pat turi užtikrinti, kad šią informaciją pateiktų jų išduotas licencijas turintys oro vežėjai.

2. Jei per Komisijos nustatytą laikotarpį reikalinga informacija nepateikiama arba ji pateikiama ne visa, Komisija priima atitinkamai valstybei narei skirtą sprendimą, reikalaujantį pateikti informaciją. Sprendime nurodoma, kokią informaciją reikia pateikti ir nustatomas atitinkamas terminas, per kurį ji turi būti pateikta.

([1]) 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimas 1999/468/EB, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką (OL L 184, 1999 7 17, p. 23).

▼B

13 straipsnis

Komisija iki 1994 m. balandžio 1 d., o vėliau — reguliariai, skelbia pranešimą apie šio reglamento taikymą.

14 straipsnis

1. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja įgyvendindamos šį reglamentą.

2. Taikant šį reglamentą surinktą konfidencialią informaciją saugo profesinė paslaptis.

15 straipsnis

Reglamentai (EEB) Nr. 2342/90 ir (EEB) Nr. 294/91 pakeičiami, išskyrus Reglamento (EEB) Nr. 2343/90 2 straipsnio e punkto ii įtrauką ir I priedą, kaip išaiškinta šio reglamento II priede, ir Reglamento (EEB) Nr. 294/91 2 straipsnio b punktą ir priedą.

16 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja nuo 1993 m. sausio 1 d.

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

▼B

I PRIEDAS

1 kategorijos oro uostų sąrašas

BELGIJA:	Briuselis-Zaventem

▼A2

ČEKIJA:	Praha - Ruzyně

▼B

DANIJA:	Kopenhagos oro uosto sistema
VOKIETIJA:	Frankfurtas prie Reino/Maino Diuseldorfas-Lohausen Miunchenas Berlyno oro uosto sistema

▼A2

ESTIJA:	Tallinna Lennujaam

▼B

ISPANIJA:	Palma-Mallorca Madridas-Barajas Malaga Las Palmas
GRAIKIJA:	Atėnai-Hellinikon Salonikai-Makedonija
PRANCŪZIJA:	Paryžiaus oro uosto sistema
AIRIJA:	Dublinas
ITALIJA:	Romos oro uosto sistema Milano oro uosto sistema

▼A2

KIPRAS:	Larnaka airport
LATVIJA:	Riga
LIETUVA:	Vilnius
VENGRIJA:	Budapest-Ferihegy tarptautinis oro uostas
MALTA:	Luqa

▼B

NYDERLANDAI:	Amsterdamas-Schiphol

▼A2

LENKIJA:	Warszawa-Okęcie

▼B

PORTUGALIJA:	Lisabona Faro

▼A2

SLOVĖNIJA:	Ljubljana
SLOVAKIJA:	Bratislava oro uostas

▼B

JUNGTINĖ KARALYSTĖ:	Londono oro uosto sistema Luton

▼A1

AUSTRIJA:	Viena
SUOMIJA:	Helsinkis–Vanta/Helsingforsas Vanda

▼A1

ŠVEDIJA:	Stokholmo oro uosto sistema

▼M2

BULGARIJA:	Sofijos oro uostas
RUMUNIJA:	Bukarešto oro uosto sistema

▼B

II PRIEDAS

Oro uosto sistemų sąrašas

DANIJA:	Kopenhaga-Kastrup/Roskilde
VOKIETIJA:	Berlynas-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
PRANCŪZIJA:	Paryžius-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lionas-Bron-Satolas
ITALIJA:	Roma-Fiumicino/Ciampino Milanas-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venecija-Tessera/Treviso
JUNGTINĖ KARALYSTĖ:	Londonas-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

ŠVEDIJA:	Stokholmas — Arlanda/Bromma

▼M2

RUMUNIJA:	
	Bukarešto oro uosto sistema: Bukarešto Henri Coandă tarptautinis oro uostas/Bukarešto Băneasa — Aurel Vlaicu tarptautinis oro uostas

▼B

III PRIEDAS

15 straipsnyje minimas išaiškinimas

Pagal Reglamento (EEB) Nr. 2343/90 I priedą oro vežėjas Scanair, kurio struktūra ir organizavimas tiksliai atitinka Skandinavijos avialinijų sistemą, yra Skandinavijos avialinijų sistemai priskiriamas oro vežėjas.