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

►**B**

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 2408/92

(1992. gada 23. jūlijs)

par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem

(OV L 240, 24.8.1992, lpp. 8)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Eiropas parlamenta un padomes regula (EK) Nr. 1882/2003 (2003. gada 29. septembris)	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Padomes Regula (EK) Nr. 1791/2006 (2006. gada 20. novembrī)	L 363	1	20.12.2006

Grozīta ar:

►**A1**	Austrijas, Zviedrijas un Somijas pievienošanās akts	L 241	21	29.8.1994
►**A2**	Akts par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā	L 236	33	23.9.2003

▼B

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 2408/92

(1992. gada 23. jūlijs)

par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem

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 ir svarīgi iedibināt gaisa transporta politiku iekšējam tirgum uz laikposmu, kas beidzas 1992. gada 31. decembrī, kā paredzēts Līguma 8.a pantā;

tā kā iekšējo tirgu veido telpa bez iekšējām robežām, kurā ir nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva kustība;

tā kā Padomes 1987. gada 14. decembra Lēmums 87/602/EEK par pasažieru apjoma sadalīšanu starp gaisa pārvadātājiem, kas veic regulāru gaisa satiksmi starp dalībvalstīm, un par gaisa pārvadātāju piekļuvi regulāras gaisa satiksmes maršrutiem starp dalībvalstīm ([4]), un Padomes 1990. gada 24. jūlija Regula (EEK) Nr. 2343/90 par gaisa pārvadātāju piekļuvi regulāras gaisa satiksmes maršrutiem Kopienas teritorijā un par pasažieru apjoma sadalīšanu starp gaisa pārvadātājiem, kas veic regulāru gaisa satiksmi starp dalībvalstīm ([5]), veido pirmos soļus, kuru mērķis ir iekšējā tirgus radīšana attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātāju piekļuvi plānotiem gaisa pārvadājumu maršrutiem Kopienas teritorijā;

tā kā Regula (EEK) Nr. 2343/90 paredz, ka vēlākais 1992. gada 30. jūnijā Padome pieņem lēmumu par šīs regulas pārskatīšanu;

tā kā Regulā (EEK) Nr. 2343/90 Padome nolēmusi ne vēlāk kā 1992. gada 1. jūlijā pieņemt noteikumus, kas reglamentē maršrutu licencēšanu, tās īstenošanai;

tā kā Regulā (EEK) Nr. 2343/90 Padome nolēmusi līdz 1993. gada 1. janvārim atcelt pārvadājumu apjoma ierobežojumus starp dalībvalstīm;

tā kā Regulā (EEK) Nr. 2343/90 Padome apstiprinājusi, ka tiesības veikt kabotāžas satiksmi ir iekšējā tirgus neatņemama sastāvdaļa;

tā kā 1987. gada 2. decembrī Londonā Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes abu valstu ārlietu ministri kopīgā deklarācijā vienojās par priekšdarbiem sadarbības paplašināšanai Gibraltāra lidostas izmantošanā, un šādi priekšdarbi vēl jāīsteno;

tā kā gaisa satiksmes sistēmas attīstība Grieķijas salās un Atlantijas okeāna salās, kas ietver Azoru salu autonomo apgabalu, patlaban ir neatbilstoša un tādēļ lidostas, kas atrodas šajās salās, būtu pagaidām jāatbrīvo no šīs regulas piemērošanas;

tā kā ir jāatceļ ierobežojumi attiecībā uz vairāku gaisa pārvadātāju nozīmēšanu regulāras satiksmes veikšanai un piektās brīvības satiksmes tiesībām, kā arī attiecībā uz kabotāžas tiesību fāzi, lai veicinātu

([1]) OV C 258, 4.10.1991., 2. lpp.
([2]) OV C 125, 18.5.1992., 146. lpp.
([3]) OV C 169, 6.7.1992., 15. lpp.
([4]) OV L 374, 31.12.1987., 19. lpp.
([5]) OV L 217, 11.8.1990., 8. lpp.

▼B

Kopienas gaisa transporta nozares attīstību un pilnveidotu klientu apkalpošanu;

tā kā, ievērojot ierobežotos apstākļus, ir jāpieņem īpašs noteikums par sabiedrisko pakalpojumu pienākumiem, kas vajadzīgi, lai uzturētu atbilstošus gaisa satiksmes pakalpojumus valsts reģionos;

tā kā ir jāpieņem īpašs noteikums par jauniem gaisa satiksmes pakalpojumiem starp reģionālām lidostām;

tā kā gaisa transporta plānošanas nolūkos dalībvalstīm jāpiešķir tiesības pieņemt noteikumus, kas nav diskriminējoši attiecībā uz gaisa satiksmes sadali starp lidostām vienas un tās pašas lidostu sistēmas robežās;

tā kā satiksmes tiesību izmantojumam jābūt saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem attiecībā uz drošību, vides aizsardzību un apstākļiem, kas saistīti ar piekļuvi lidostai, un tās izmantojamas bez diskriminācijas;

tā kā, ņemot vērā sastrēgumu problēmas vai vides problēmas, ir jāparedz iespēja uzlikt noteiktus ierobežojumus satiksmes tiesību izmantojumam;

tā kā, ņemot vērā konkurences situāciju tirgū, būtu jānovērš neattaisnojamas ekonomiskas sekas attiecībā uz gaisa pārvadātājiem;

tā kā, lai nodrošinātu nepieciešamo informāciju, ir jānosaka dalībvalstu un gaisa pārvadātāju pienākumi;

tā kā ir lietderīgi vienādiem gaisa satiksmes pakalpojumiem nodrošināt identisku izvērtēšanu un novērtēšanu attiecībā uz piekļuvi tirgum;

tā kā ir lietderīgi visus jautājumus par piekļuvi tirgum izskatīt vienā un tajā pašā regulā;

tā kā šī regula daļēji aizstāj Regulu (EEK) Nr. 2343/90 un Padomes 1991. gada 4. februāra Regulu (EEK) Nr. 294/91 par kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu izmantošanu starp dalībvalstīm ([1]),

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Šī regula attiecas uz piekļuvi maršrutiem Kopienas teritorijā, lai veiktu regulārus un neregulārus gaisa pārvadājumus.

2. Šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgos tiesiskos statusus saistībā ar disputu par teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

3. Šīs regulas noteikumu piemērošanu Gibraltāra lidostai aptur, kamēr Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopīgajā deklarācijā noteiktie priekšdarbi netiek īstenoti. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības attiecīgi informēs Padomi par šo datumu.

4. Lidostas, kas atrodas Grieķijas salās un Atlantijas okeāna salās, kas ietver Azoru salu autonomo apgabalu, atbrīvo no šīs regulas piemērošanas līdz 1993. gada 30. jūnijam. Ja Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, nenolems citādi, šo atbrīvojumu piemēro turpmāko piecu gadu laikā un to var pagarināt vēl uz pieciem gadiem.

2. pants

Šajā regulā:

a) "gaisa pārvadātājs" nozīmē gaisa transporta uzņēmumu, kam ir spēkā esoša darbības licence;

([1]) OV L 36, 8.2.1991., 1. lpp.

▼B

b) “Kopienas gaisa pārvadātājs” nozīmē gaisa pārvadātāju, kam ir spēkā esoša darbības licence, kuru piešķīrusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu ([1]);

c) “gaisa satiksmes pakalpojums” nozīmē vienu lidojumu vai lidojumu sērijas, ko veic, pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu par maksu un/vai par īres maksu;

d) “regulāra gaisa satiksme” nozīmē lidojumu sērijas, kam piemīt visi šie raksturojumi:

   i) to veic lidmašīna, pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu par maksu, tādā veidā, ka ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas katram lidojumam (tieši no konkrētā gaisa pārvadātāja vai no tā pilnvarotajiem aģentiem);

   ii) to veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām, vai nu:

      1) saskaņā ar publicēto sarakstu; vai

      2) ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamas plānveida sērijas;

e) “lidojums” nozīmē izlidošanu no konkrētās lidostas uz konkrētu mērķa lidostu;

f) “satiksmes tiesības” nozīmē gaisa pārvadātāja tiesības pārvadāt pasažierus, kravu un/vai pastu gaisa pārvadājumos starp divām Kopienas lidostām;

g) “tikai pasažieru vietu pārdošana” nozīmē, ka konkrētais gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarotais aģents, vai fraktētājs veic pasažieru vietu publisko pārdošanu, nepievienojot nekādus citus pakalpojumus, piemēram, izvietošanu viesnīcā;

h) “attiecīga dalībvalsts(-is)” nozīmē dalībvalsti(-is), kuras teritorijā vai starp kurām tiek veikti gaisa satiksmes pakalpojumi;

i) “iesaistītā dalībvalsts(-is)” nozīmē konkrēto attiecīgo dalībvalsti(-is) un dalībvalsti(-is), kurā gaisa pārvadātājs(-i), kas veic gaisa satiksmes pakalpojumus, ir licencēts(-i);

j) “reģistrācijas valsts” nozīmē dalībvalsti, kurā piešķirta b) punktā minētā licence;

k) “lidosta” nozīmē jebkuru vietu dalībvalstī, kur notiek komerciālas gaisa transporta darbības;

l) “reģionālā lidosta” nozīmē jebkuru lidostu, kas nav viena no I pielikumā uzskaitītajām 1. kategorijas lidostām;

m) “lidostu sistēma” nozīmē divas vai vairākas lidostas, kas sagrupētas kopā kā tādas, kuras apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, kā parādīts II pielikumā;

n) “jauda” nozīmē pasažieru vietu skaitu, ko plašai sabiedrībai piedāvā regulāros gaisa satiksmes pakalpojumos noteiktā laikposmā;

o) “sabiedrisko pakalpojumu pienākums” nozīmē jebkuru pienākumu, kas uzlikts kādam gaisa pārvadātājam, kuram dalībvalsts piešķīrusi darbības licenci attiecībā uz jebkuru maršrutu, veikt visus nepieciešamus pasākumus, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un cenu veidošanas standartiem, kurus šis gaisa pārvadātājs neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savu komerciālo interesi.

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

▼B

3. pants

1. Ievērojot šo regulu, attiecīgā dalībvalsts(-is) atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem izmantot satiksmes tiesības Kopienas teritorijas maršrutos.

2. Neatkarīgi no 1. punkta pirms 1997. gada 1. aprīļa no dalībvalsts neprasa, lai tā citas dalībvalsts licencētiem Kopienas gaisa pārvadātājiem savā teritorijā piešķirtu tiesības veikt kabotāžas satiksmi, ja vien:

i) šīs satiksmes tiesības netiek izmantotas pārvadājumā, kas izveidots un plānots kā pārvadājuma pagarinājums no šā gaisa pārvadātāja valsts vai reģistrācijas valsts vai kas ir iepriekšējā posma aviolīnija uz šo valsti;

ii) šis gaisa pārvadātājs kabotāžas satiksmei neizmanto vairāk kā 50 % no tās sezonas jaudas tajā pašā pārvadājumā, kurā kabotāžas pārvadājums veido pagarinājumu vai iepriekšējo posmu.

3. Gaisa pārvadātājs, kas darbojas kabotāžas pārvadājumos, saskaņā ar 2. punktu pēc konkrētās dalībvalsts(-u) pieprasījuma iesniedz tai (tām) visu informāciju, kas vajadzīga šā punkta noteikumu īstenošanai.

4. Neatkarīgi no 1. punkta pirms 1997. gada 1. aprīļa dalībvalsts var, bez diskriminācijas pēc īpašnieku pilsonības un identitātes datiem par gaisa pārvadātāju, kas vai nu jau darbojas, vai pretendē uz darbošanos attiecīgajos maršrutos, regulēt saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92 tās licencēto gaisa pārvadātāju piekļuvi maršrutiem savā teritorijā, kamēr citādi netiek ierobežoti Kopienas tiesību akti un jo īpaši konkurences noteikumi.

4. pants

1. a) Pēc apspriedēm ar citām attiecīgajām dalībvalstīm un pēc paziņošanas Komisijai un gaisa pārvadātājiem, kas darbojas konkrētajā maršrutā, dalībvalsts var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu pienākumu attiecībā uz regulāru gaisa satiksmi uz lidostu, kas apkalpo kādu nomaļo vai jaunattīstības reģionu savā teritorijā, vai attiecībā uz mazāk noslogotu maršrutu uz jebkuru reģionālu lidostu savā teritorijā, jebkuru šādu maršrutu uzskatot par vitāli svarīgu reģiona, kurā atrodas šī lidosta, ekonomikas attīstībai, ciktāl tas ir vajadzīgs, lai šajā maršrutā nodrošinātu tādu noteikumiem atbilstīgu regulāru gaisa satiksmi, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu apjoma un cenu veidošanas standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savu komerciālo interesi. Par to, ka pastāv šis sabiedrisko pakalpojumu pienākums, Komisija paziņo *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

b) Regulāras gaisa satiksmes pietiekamību dalībvalstis izvērtē, ņemot vērā:

i) sabiedrības intereses;

ii) iespēju izmantot, jo īpaši salu reģioniem, citus transporta veidus un šo veidu iespējas apmierināt attiecīgās transporta vajadzības;

iii) aviobiļešu cenas un nosacījumus, ko var piedāvāt klientiem;

iv) visu gaisa pārvadātāju, kas darbojas vai plāno darboties šajā maršrutā, kopējo rezultātu.

c) Gadījumos, kad citi transporta veidi nevar nodrošināt pietiekošu un nepārtrauktu apkalpošanu, attiecīgas dalībvalstis var iekļaut sabiedriskā pakalpojuma pienākumā prasību par to, ka jebkurš gaisa pārvadātājs, kas plāno darboties šajā maršrutā, dod garantiju, ka tas darbosies šajā maršrutā noteiktu laiku,

▼B

kurš jānosaka konkrēti, saskaņā ar pārējiem sabiedriskā pakalpojuma pienākuma noteikumiem.

d) Ja neviens no gaisa pārvadātājiem nav uzsācis vai vēl nav gatavs uzsākt regulāru gaisa satiksmi maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu pienākumu, kas tika uzlikts attiecībā uz šo maršrutu, tad dalībvalsts var ierobežot piekļuvi šim maršrutam tikai ar vienu gaisa pārvadātāju uz laiku līdz trim gadiem, pēc kura situāciju pārskata. Par tiesībām veikt šādus pārvadājumus vai nu atsevišķos maršrutos, vai maršrutu kopā izsludina atklāto konkursu, kurā var piedalīties visi Kopienas gaisa pārvadātāji, kas ir tiesīgi veikt šādus pārvadājumus. Par konkursa uzaicinājumu paziņo *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*, un konkursa pieteikumu iesniegšanas pēdējais termiņš nav īsāks par vienu mēnesi pēc publicēšanas dienas. Par gaisa pārvadātāju pieteikumiem tūlīt paziņo pārējām attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai.

e) Konkursa uzaicinājums un turpmākais līgums *inter alia* ietver šādus jautājumus:

i) standarti, kuru ievērošanu prasa sabiedrisko pakalpojumu pienākums;

ii) noteikumi, kas attiecas uz līguma grozījumiem un tā pārtraukšanu, jo īpaši, lai ievērotu neparedzētas izmaiņas;

iii) līguma darbības termiņš;

iv) sankcijas līguma neizpildīšanas gadījumā.

f) Pieteikumu atlasi veic pēc iespējas ātrāk, ņemot vērā pārvadājuma atbilstību, ieskaitot cenas un nosacījumus, kas var tikt piedāvāti klientiem, kā arī no attiecīgās dalībvalsts(-īm) pieprasītās kompensācijas vērtību, ja tāda tiek pieprasīta.

g) Neatkarīgi no f) apakšpunkta pirms jebkādas atlases veikšanas nogaida divus mēnešus pēc konkursa pieteikumu iesniegšanas pēdējā termiņa, lai ļautu pārējām dalībvalstīm iesniegt savus komentārus.

h) Dalībvalsts var atlīdzināt saskaņā ar f) apakšpunktu atlasītajam gaisa pārvadātājam par to standartu ievērošanu, ko prasa saskaņā ar šo punktu uzliktais sabiedrisko pakalpojumu pienākums; šādā atlīdzībā ņem vērā šā pakalpojuma izmaksas un no tā gūto ienākumu.

i) Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka jebkurš lēmums, kas pieņemts saskaņā ar šo pantu, var tikt efektīvi pārskatīts, un jo īpaši iespējami īsākā laikā, ja izrādās, ka šādi lēmumi pārkāpj Kopienas tiesības vai valsts tiesību aktus, kas īsteno Kopienas tiesības.

j) Ja sabiedriskā pakalpojuma pienākums uzlikts saskaņā ar a) un c) apakšpunktu, gaisa pārvadātāji var piedāvāt tikai pasažieru vietu pārdošanu vienīgi tad, ja attiecīgais gaisa satiksmes pakalpojums atbilst visām prasībām, ko uzliek pienākums veikt sabiedriskos pakalpojumus. Turpmāk šo gaisa satiksmes pakalpojumu uzskata par regulāru gaisa pārvadājumu.

k) Jebkurā gadījumā, kad cita attiecīga dalībvalsts piedāvā apmierinošus alternatīvus risinājumus, lai izpildītu to pašu sabiedrisko pakalpojumu pienākumu, d) apakšpunktu nepiemēro.

2. Attiecībā uz maršrutiem, kuros citi transporta veidi var nodrošināt pietiekošu un nepārtrauktu apkalpošanu un ja piedāvātā jauda pārsniedz 30 000 pasažieru vietas gadā, 1. punkta d) apakšpunktu nepiemēro.

3. Pēc tās dalībvalsts lūguma, kas uzskata, ka 1. punkta noteikumi nevajadzīgi ierobežo maršruta attīstību, vai pēc savas iniciatīvas Komisija veic izmeklēšanu un divu mēnešu laikā pēc lūguma saņemšanas,

▼B

pamatojoties uz visiem būtiskajiem faktoriem, pieņem lēmumu par to, vai 1. punkts ir joprojām piemērojams attiecīgajam maršrutam.

4. Komisija paziņo savu lēmumu Padomei un dalībvalstīm. Jebkura dalībvalsts var nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē viena mēneša laikā. Viena mēneša laikā Padome ar kvalificētu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

5. pants

Iekšzemes maršrutiem, kuriem laikā, kad stājās spēkā šī regula, ar tiesību aktiem vai līgumu tika piešķirta ekskluzīvā koncesija, un ja citi transporta veidi nevar nodrošināt pietiekamu un nepārtrauktu apkalpošanu, šāda koncesija var turpināties līdz tās izbeigšanas datumam vai trīs gadus, atkarībā no tā, kurš beigu termiņš iestājas agrāk.

6. pants

1. Neatkarīgi no 3. panta, ja viens no dalībvalsts licencētajiem gaisa pārvadātājiem ir uzsācis regulāru pasažieru gaisa satiksmi, izmantojot lidmašīnu ar ne vairāk kā 80 vietām jaunajā maršrutā starp reģionālajām lidostām, kur jauda nepārsniedz 30 000 vietas gadā, dalībvalsts var atteikt citam gaisa pārvadātājam regulāru gaisa satiksmi uz diviem gadiem, ja vien tas neizmanto lidmašīnu ar ne vairāk kā 80 vietām, vai nedarbojas tā, ka katrā lidojumā starp abām attiecīgajām lidostām pārdošanā ir pieejamas ne vairāk kā 80 vietas.

2. Attiecībā uz šā panta 1. punktu piemēro 4. panta 3. un 4. punktu.

7. pants

Attiecīga(-as) dalībvalsts(-is) atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem, veicot gaisa pārvadājumus, tos savienot un izmantot to pašu reisa numuru.

8. pants

1. Šī regula neiespaido dalībvalsts tiesības bez diskriminācijas attiecībā uz valstisko piederību vai gaisa pārvadātāja identitātes datiem regulēt satiksmes sadali starp lidostām, kas ietilpst lidostu sistēmā.

2. Satiksmes tiesību izmantošana ir pakļauta publicētiem Kopienas, valsts, reģionālajiem vai vietējiem darbības noteikumiem attiecībā uz drošību, vides aizsardzību un laika nišu sadali.

3. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija pārbauda 1. un 2. punkta piemērošanu un viena mēneša laikā pēc lūguma saņemšanas, pēc apspriešanās ar 11. pantā minēto komiteju, pieņem lēmumu, vai šī dalībvalsts drīkst turpināt attiecīgā pasākuma piemērošanu. Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un dalībvalstīm.

4. Jebkura dalībvalsts var nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē viena mēneša laikā. Ārkārtas apstākļos Padome ar kvalificētu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā.

5. Ja kāda dalībvalsts nolemj izveidot jaunu lidostu sistēmu vai pārveidot pastāvošo, tā informē pārējās dalībvalstis un Komisiju. Pārliecinājusies, ka šīs lidostas ir sagrupētas kopā kā tādas, kas apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, Komisija publicē pārskatīto II pielikumu *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.*

▼B

9. pants

1. Ja pastāv nopietnas sastrēgumu un/vai vides problēmas, atbildīgā dalībvalsts saskaņā ar šo pantu var ieviest nosacījumus satiksmes tiesību izmantošanai, tās ierobežot vai atteikt, jo īpaši, ja citi transporta veidi var nodrošināt apmierinošus apkalpošanas standartus.

2. Pasākums, ko dalībvalsts veic saskaņā ar 1. punktu:

— nav diskriminējošs attiecībā uz gaisa pārvadātāju valsts piederības vai identitātes datiem,

— ir ar ierobežotu darbības laiku, kas nepārsniedz trīs gadus, pēc kura to pārskata,

— neiespaido pārmērīgi šīs regulas mērķus,

— nevajadzīgi neizkropļo konkurenci starp gaisa pārvadātājiem,

— nav vairāk ierobežojošs nekā ir vajadzīgs, lai atrisinātu problēmas.

3. Ja dalībvalsts uzskata, ka pasākums saskaņā ar 1. punktu ir jāveic, tā vismaz trīs mēnešus pirms šā pasākuma stāšanās spēkā par to informē pārējās dalībvalstis un Komisiju, iesniedzot pietiekamu šā pasākuma pamatojumu. Pasākumu drīkst īstenot, ja vien viena mēneša laikā pēc šīs informācijas saņemšanas attiecīgā dalībvalsts neapstrīd šo pasākumu vai Komisija saskaņā ar 4. punktu to nepieņem turpmākai izskatīšanai.

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izskata 1. punktā minēto pasākumu. Ja viena mēneša laikā pēc tam, kad Komisija tika informēta saskaņā ar 3. punktu, tā pieņem šo pasākumu izskatīšanai, tā vienlaicīgi norāda, vai šo pasākumu drīkst īstenot pilnībā vai daļēji, izskatīšanas laikā ņemot vērā jo īpaši neatgriezenisko seku iespējamību. Pēc apspriešanas ar 11. pantā minēto komiteju Komisija vienu mēnesi pēc visas vajadzīgās informācijas saņemšanas pieņem lēmumu, vai šis pasākums ir piemērots un atbilst šai regulai un vai tas nekādā citā veidā nav pretrunā ar Kopienas tiesībām. Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un dalībvalstīm. Līdz šāda lēmuma pieņemšanai Komisija var izlemt par pagaidu pasākumiem, ieskaitot izskatāmā pasākuma pilnīgu vai daļēju apturēšanu, ņemot vērā jo īpaši neatgriezenisko seku iespējamību.

5. Neatkarīgi no 3. un 4. punkta dalībvalsts var veikt vajadzīgo pasākumu, lai atrisinātu pēkšņi radušās īstermiņa problēmas, ja šāds pasākums ir saskaņā ar 2. punktu. Par šādu pasākumu un tā pietiekamo pamatojumu nekavējoties informē Komisiju un attiecīgo dalībvalsti(-is). Ja problēmas, kas izraisa šāda pasākuma nepieciešamību, turpina pastāvēt vairāk nekā 14 dienas, dalībvalsts atbilstīgi informē Komisiju un pārējas dalībvalstis un ar Komisijas piekrišanu var pagarināt pasākumu uz laiku līdz 14 dienām. Pēc attiecīgās dalībvalsts(-u) pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija var atcelt šo pasākumu, ja tas neatbilst 1. un 2. punktā noteiktajām prasībām vai citā veidā ir pretrunā ar Kopienas tiesībām.

6. Jebkura dalībvalsts var nodot Komisijas lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar 4. vai 5. punktu, izskatīšanai Padomē viena mēneša laikā. Ārkārtas apstākļos Padome ar kvalificētu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā.

7. Ja lēmums, ko dalībvalsts pieņem saskaņā ar šo pantu, ierobežo kāda Kopienas gaisa pārvadātāja darbību Kopienas iekšējā maršrutā, tos pašus nosacījumus vai ierobežojumu piemēro visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem, kas darbojas tajā pašā maršrutā. Ja šis lēmums ietver jaunu vai papildu reisu noraidījumu, tādu pašu attieksmi demonstrē pret visiem Kopienas gaisa pārvadātāju pieprasījumiem pēc jauniem vai papildu pārvadājumiem šajā maršrutā.

8. Neskarot 8. panta 1. punktu un izņemot gadījumus, kad atbilstošā dalībvalsts(-is) devusi piekrišanu, dalībvalsts neatļauj gaisa pārvadātājam:

▼B

a) ieviest jaunu pārvadājumu; vai

b) palielināt reisu biežumu pastāvošā maršrutā

starp konkrēto lidostu savā teritorijā un citu dalībvalsti uz tādu laiku, kurā šīs citas dalībvalsts licencētajam gaisa pārvadātājam uz laika nišu sadales noteikumu pamata, kā paredzēts 8. panta 2. punktā, netiek atļauts ieviest jaunu pārvadājumu vai palielināt pārvadājumu biežumu pastāvošā maršrutā uz attiecīgo lidostu, kamēr Padome nepieņem regulu par Rīcības kodeksu attiecībā uz laika nišu sadali, kas pamatojas uz vispārēju principu, kurš aizliedz diskriminēt valsts piederības dēļ, un šī regula nestājas spēkā.

10. pants

1. Jaudas ierobežojumus nepiemēro gaisa satiksmes pakalpojumiem, uz ko attiecas šī regula, izņemot kā noteikts 8. un 9. pantā un šajā pantā.

2. Ja 1. punkta piemērošana nodarījusi nopietnu finansiālu kaitējumu dalībvalsts licencētajam gaisa pārvadātājam(-iem), kas veic regulārus pārvadājumus, Komisija veic pārskatīšanu pēc šīs dalībvalsts pieprasījuma un, pamatojoties uz visiem būtiskajiem faktoriem, ieskaitot situāciju tirgū un jo īpaši tādas situācijas pastāvēšanu, kurā šīs dalībvalsts gaisa pārvadātāju iespējas efektīvi konkurēt tirgū tiek pārmērīgi ietekmētas, attiecīgā gaisa pārvadātāja(-u) finanšu stāvokli un sasniegtās jaudas izmantošanas līmeni, pieņem lēmumu par to, vai jauda regulārā gaisa satiksmē uz šo valsti un no tās būtu jāstabilizē uz ierobežotu laiku.

3. Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un dalībvalstīm. Jebkura dalībvalsts var nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē viena mēneša laikā. Ārkārtas apstākļos Padome ar kvalificētu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā.

▼M1

11. pants

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Komiteja konsultē Komisiju par 9. un 10. panta piemērošanu.

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

4. Ja ir atsauce uz šo pantu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK ([1]) 3. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

5. Komiteja pieņem savu reglamentu.

▼B

12. pants

1. Lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, Komisija var saņemt visu vajadzīgo informāciju no attiecīgajām dalībvalstīm, kas arī nodrošina informācijas sagādi no to licencētajiem gaisa pārvadātājiem.

2. Ja pieprasītā informācija netiek iesniegta Komisijas noteiktajā termiņā vai tiek iesniegta nepilnīgā veidā, Komisija pieprasa iesniegt informāciju ar attiecīgai dalībvalstij adresētu lēmumu. Šajā lēmumā konkrēti norāda, kāda informācija tiek pieprasīta, un nosaka termiņu iesniegšanai.

([1]) Padomes Lēmums 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.).

▼B

13. pants

Komisija publicē ziņojumu par šīs regulas piemērošanu līdz 1994. gada 1. aprīlim un periodiski pēc tam.

14. pants

1. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, īstenojot šo regulu.

2. Konfidenciālo informāciju, ko iegūst, piemērojot šo regulu, uzskata par dienesta noslēpumu.

15. pants

Ar šo aizstāj Regulu (EEK) Nr. 2343/90 un Regulu (EEK) Nr. 294/91, izņemot Regulas (EEK) Nr. 2343/90 2. panta e) punkta ii) apakšpunktu un I pielikumu, kā interpretēts šīs regulas II pielikumā, kā arī Regulas (EEK) Nr. 294/91 2. panta b) punktu un pielikumu.

16. pants

Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī.

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

▼B

I PIELIKUMS

1. kategorijas lidostu saraksts

BEĻĢIJA:	Brisele — Zaventema

▼A2

ČEHIJAS REPUBLIKA:	Praha - Ruzyně

▼B

DĀNIJA:	Kopenhāgenas lidostu sistēma
VĀCIJA:	Frankfurte — Reinas/Mainas aglomerācijā Diseldorfa — Lohauzene Minhene Berlīnes lidostu sistēma

▼A2

IGAUNIJA:	Tallinna Lennujaam

▼B

SPĀNIJA:	Palma — Maljorka Madride — Barahasa Malaga Laspalmasa
GRIEĶIJA:	Atēnas — Elinika Saloniki — Maķedonija
FRANCIJA:	Parīzes lidostu sistēma
ĪRIJA:	Dublina
ITĀLIJA:	Romas lidostu sistēma Milānas lidostu sistēma

▼A2

KIPRA:	Larnaka lidosta
LATVIJA:	Rīga
LIETUVA:	Vilnius
UNGĀRIJA:	Budapest-Ferihegy starptautiskā lidosta
MALTA:	Luqa

▼B

NĪDERLANDE:	Amsterdama — Shiphola

▼A2

POLIJA:	Warszawa-Okęcie

▼B

PORTUGĀLE:	Lisabona Faru

▼A2

SLOVĒNIJA:	Ljubljana
SLOVĀKIJA:	Bratislava lidosta

▼B

APVIENOTĀ KARALISTE:	Londonas lidostu sistēma Lūtona

▼A1

AUSTRIJĀ:	Vīne
SOMIJĀ:	Helsinki–Vantaa/Helsingfors Vanda

▼**A1**

ZVIEDRIJĀ:	Stokholmas lidostu sistēma

▼**M2**

BULGĀRIJA:	Sofijas lidosta
RUMĀNIJA:	Bukarestes lidostu sistēma

▼B

II PIELIKUMS

Lidostu sistēmu saraksts

DĀNIJA:	Kopenhāgena - Kastrupa/Roskille
VĀCIJA:	Berlīne - Tegele/Šēnefelde/Tempelhofa
FRANCIJA:	Parīze — Šarldegolla/Orlī/Buržē Liona — Bron-Satolas
ITĀLIJA:	Roma - Fjumičīno/Čampīno Milāna — Linate/Malpensa/Bergamo (*Orio al Serio*) Venēcija - Tesera/Trevīzo
APVIENOTĀ KARALISTE:	Londona - Hītrova/Getvika/Stansteda

▼A1

ZVIEDRIJĀ:	Stockholm–Arlanda/Bromma

▼M2

RUMĀNIJA:	
	Bukarestes lidostu sistēma: Bukarestes starptautiskā lidosta *Henri Coandă*/Bukarestes starptautiskā lidosta *Băneasa — Aurel Vlaicu*

▼B

III PIELIKUMS

Interpretācija, kas minēta 15. pantā

Saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2343/90 I pielikuma noteikumiem gaisa pārvadātājs *Scanair*, kas ir strukturēts un organizēts tieši tāpat kā *Scandinavian Airlines System*, jāuzlūko tāpat kā gaisa pārvadātājs *Scandinavian Airlines System*.