

Briselē, **XXX**.
[...](2020) **XXX** draft

SENSITIVE*

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par kopīgiem noteikumiem, ar ko nodrošina gaisa pārvadājumu pamatsavienojamību
pēc Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no
Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas minētā pārejas perioda beigām**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Kopš 2020. gada 1. februāra Apvienotā Karaliste uz Līguma par Eiropas Savienību 50. panta pamata ir izstājusies no Savienības. Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas¹ ("Izstāšanās līgums") Savienība noslēdza ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135², un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līguma 126. pantā minētais pārejas periods, kura laikā saskaņā ar minētā līguma 127. pantu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā turpina piemērot Savienības tiesību aktus, beidzas 2020. gada 31. decembrī.

Padome 2020. gada 25. februārī pieņēma Lēmumu (ES, Euratom) 2020/266, ar ko pilnvaro sākt sarunas ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti par jaunu partnerības nolīgumu³. Kā netieši norādīts sarunu norādēs, pilnvarojums cita starpā attiecas uz elementiem, kas vajadzīgi, lai visaptveroši risinātu jautājumu par attiecībām ar Apvienoto Karalisti aviācijas jomā pēc pārejas perioda beigām.

Tomēr nav skaidrs, vai Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgums, kas reglamentē to turpmākās attiecības šajā jomā, līdz minētā perioda beigām būs stājies spēkā.

Starptautiskus gaisa pārvadājumus nevar veikt bez iesaistīto valstu nepārprotamas piekrišanas; tas izriet no to pilnīgas un ekskluzīvas suverenitātes pār gaisa telpu virs to teritorijas. Valstis savstarpējus gaisa pārvadājumus parasti organizē, izmantojot divpusējus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus (GPPN), kuros noteiktas savstarpēji piešķirtās īpašās tiesības un to īstenošanas nosacījumi. Satiksmes tiesības un pakalpojumi, kas tieši saistīti ar to īstenošanu, ir nepārprotami izslēgti no Vispārējās vienošanās par pakalpojumu tirdzniecību⁴ darbības jomas.

Savienībā dalībvalstu gaisa pārvadātāju (Savienības gaisa pārvadātāju) brīvība sniegt ES iekšējos gaisa pārvadājumu pakalpojumus izriet vienīgi no Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulas (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā, kurā paredzēti arī šo pārvadātāju licencēšanas noteikumi.

Pēc pārejas perioda beigām minētā regula vairs nereglamentēs gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm.

No tā izriet, ka gadījumā, ja nebūtu noslēgts Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgums, kas reglamentē šo jautājumu, nebūtu juridiska pamata attiecīgajiem pārvadātājiem pēc Izstāšanās līgumā paredzētā pārejas perioda beigām sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm.

¹ OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp.

² Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp.).

³ OV L 58, 27.2.2020., 53. lpp.

⁴ 1994. gada 15. aprīlī Marakešā noslēgtā Marakešas līguma par Pasaules Tirdzniecības organizācijas izveidošanu I.B pielikums.

Tiešo gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm gandrīz pilnībā nodrošina Apvienotās Karalistes un Savienības gaisa pārvadātāji. Tāpēc, ja šie gaisa pārvadātāji zaudētu tiesības sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm, tas izraisītu nopietnus traucējumus. Lielākā daļa, ja ne visi, gaisa satiksmes maršruti starp Savienību un Apvienoto Karalisti vairs netiktu apkalpoti. Turpretī Savienības iekšējie maršruti, kurus Apvienotās Karalistes pārvadātāji pēc pārejas perioda beigām vairs neapkalpotu, Savienības pārvadātājiem joprojām būtu pilnībā pieejami.

Ja vienošanās netiktu panākta, paredzams, ka ietekme uz attiecīgajām ekonomikām būtu smaga, kā aprakstīts turpmāk: lidojumu ilgums un izmaksas ievērojami palielinātos, jo tiktu meklēti alternatīvi maršruti, un tas radītu spiedienu uz gaisa transporta infrastruktūru šajos alternatīvajos maršrutos, savukārt gaisa pārvadājumu pieprasījums samazinātos. Tāpēc tiktu skarta ne tikai gaisa pārvadājumu nozare, bet arī citas ekonomikas nozares, kas lielā mērā ir atkarīgas no gaisa pārvadājumiem. Tirdzniecībai tādējādi radītie šķēršļi kavētu darījumdarbību attālākos tirgos, kā arī ietekmētu uzņēmumu atrašanās vietu vai pārvietošanu. Gaisa pārvadājumu savienojamības pārtraukšana būtu Savienības un dalībvalstu stratēģiskā aktīva zaudējums.

Tādējādi šā priekšlikuma mērķis ir noteikt pagaidu pasākumus, kuri pēc pārejas perioda beigām reglamentē gaisa pārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja nav noslēgts nolīgums, kas reglamentē šo jautājumu.

Šis akts ir daļa no pasākumu kopuma, kuru Komisija pieņem.

- **Saskanība ar esošajiem rīcībpolitikas noteikumiem konkrētajā rīcībpolitikas jomā**

Ierosinātā regula ir iecerēta kā *lex specialis*, kas risinātu dažas no sekām, kuras izriet no tā, ka Regula (EK) Nr. 1008/2008 pēc pārejas perioda beigām vairs neattieksies uz gaisa pārvadājumiem starp Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm gadījumā, ja nebūs noslēgts nolīgums, kas reglamentē Savienības un Apvienotās Karalistes turpmākās attiecības aviācijas jomā. Ierosinātie noteikumi aprobežojas ar to, kas šajā sakarā nepieciešams, lai izvairītos no nesamērīgiem traucējumiem. Tāpēc šis priekšlikums pilnībā atbilst spēkā esošajiem tiesību aktiem un jo īpaši Regulai (EK) Nr. 1008/2008.

Ierosinātā regula šajā ziņā ir paredzēta kā pagaidu pasākums, kura mērķis ir saglabāt savienojamību un aizsargāt Savienības intereses ierobežotā laikposmā un līdz brīdim, kad varēs tikt noslēgts un stāties spēkā Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgums, kas reglamentē šo jautājumu.

Ierosinātā regula neskartu turpmāku aviācijas nolīgumu ar Apvienoto Karalisti.

- **Saskanība ar citām Savienības rīcībpolitikām**

Šis priekšlikums papildina Savienības Regulu (EK) Nr. 1008/2008. Lai gan dažās jomās (piemēram, darbības atļaujas) ir ievērota Savienības gaisa pārvadājumu nolīgumos ar trešām valstīm izmantotā pieeja, šīs regulas konkrētais mērķis un konteksts, kā arī tās vienpusējais raksturs noteikti prasa ierobežojošāku tiesību piešķiršanas pieeju, kā arī īpašus noteikumus, kas paredzēti, lai saglabātu tiesību vienlīdzību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 100. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Ierosinātais tiesību akts papildinātu Savienības Regulu (EK) Nr. 1008/2008 tā, lai nodrošinātu pamatsavienojamību, neraugoties uz to, ka minētā regula attiecībā uz minētajām pārvadājumu darbībām vairs nebūs piemērojama. Šāda savienojamība vienādā mērā tiktu nodrošināta satiksmei uz un no visiem punktiem Savienībā, tādējādi izvairoties no iekšējā tirgus traucējumiem. Tāpēc ir nepieciešama rīcība Savienības līmenī, jo vajadzīgo rezultātu nevarētu panākt ar rīcību dalībvalstu līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Ierosinātā regula ir uzskatāma par samērīgu, jo tā spēj novērst nesamērīgus traucējumus tādā veidā, kas nodrošina arī vienādus konkurences apstākļus Savienības pārvadātājiem. Šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai. Tas jo īpaši attiecas uz nosacījumiem, saskaņā ar kuriem tiek piešķirtas attiecīgās tiesības, kas cita starpā ir saistītas ar prasību, ka Apvienotā Karaliste piešķir līdzvērtīgas tiesības, kā arī uz godīgu konkurenci un uz režīma ierobežojumiem laikā, līdz sāk darboties ES aviācijas nolīgums ar Apvienoto Karalisti.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Šis tiesību akts attiecas uz jautājumiem, kas cieši saistīti ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008, un, tāpat kā minētā regula, ir paredzēts, lai nodrošinātu pilnībā saskaņotus konkurences nosacījumus, tāpēc tam vajadzētu būt regulas formā. Šī forma arī vislabāk atbilst situācijas/konteksta steidzamībai, jo laikposms pirms pārejas perioda beigām (ja netiek noslēgts nolīgums, kas reglamentē Savienības un Apvienotās Karalistes turpmākās attiecības) ir pārāk īss direktīvas noteikumu transponēšanai.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Nepiemēro, ņemot vērā tā pasākuma izņēmuma, pagaidu un vienreizējo raksturu, kura dēļ vajadzīgs šis priekšlikums, kas neattiecas uz spēkā esošo tiesību aktu mērķiem.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Dažādas aviācijas nozares ieinteresētās personas un dalībvalstu pārstāvji pirms un pēc Izstāšanās līguma noslēgšanas minēja problēmas, kas izriet no sarunām par Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgumu, un to iespējamās risinājumus.

Tas, ka Izstāšanās līgumā noteiktais pārejas periods beidzas 2020. gada 31. decembrī, nepieciešamība sagatavoties neizbēgamām pārmaiņām 2021. gada 1. janvārī un iespējamie papildu pasākumi, kas jāparedz, ja vienošanās netiks panākta, ir apspriesti ar dalībvalstu pārstāvjiem un dažādām aviācijas nozares ieinteresētajām personām transversālās un īpašās sanāsmēs, kas notika Briselē un dalībvalstīs.

Izklāstīto viedokļu kopīga tēma bija vajadzība pēc regulatīvas iejaukšanās, lai saglabātu zināmu gaisa pārvadājumu savienojamības līmeni, kad Savienības tiesību akti Apvienotajai

Karalistei vairs nebūs piemērojami. Attiecībā uz satiksmes tiesībām ieinteresētās personas nevar veikt savus ārkārtas pasākumus, kuru mērķis ir mazināt negatīvo ietekmi, kāda varētu rasties, ja netiktu noslēgts nolīgums, kas reglamentē šo jautājumu. Vismaz seši gaisa pārvadātāji un gaisa pārvadātāju grupas, kā arī lidostu pārstāvji puda viedokli, ka būtu jā saglabā augsts gaisa satiksmes savienojamības līmenis, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem saglabājot augsta līmeņa piekļuvi tirgum. Tomēr citas ieinteresētās personas (galvenokārt ES gaisa pārvadātāju pārstāvji) uzsvēra pretējo, proti, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus tirgū, *status quo* nebūtu jā saglabā bez pilnīgas regulējuma saskaņošanas. Lielākā daļa komentāru, kas saņemti pirms izstāšanās, tostarp no dalībvalstīm darbsemināros, kurus Komisija organizēja 2018. gadā, pēc tam ir apstiprināti un paplašināti, ietverot nākotnes attiecību perspektīvu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecīgās ieinteresētās personas iesniedza Komisijai vairākus ietekmes novērtējumus par sekām, kādas Apvienotās Karalistes izstāšanās radīs gaisa pārvadājumu nozarei. Šajos novērtējumos secināts, ka gaisa satiksmes trūkums starp ES un Apvienoto Karalisti radītu ievērojamus traucējumus ES. Gaisa pārvadājumu savienojamībai ir būtiska nozīme plašākā ekonomikā. Aviācija ne tikai veicina mobilitāti, bet arī ir spēcīgs tirdzniecības, izaugsmes un nodarbinātības virzītājspēks. Aviācijas tiešais ieguldījums ES IKP ir 168 miljardi euro, bet kopējā ietekme, ietverot tūrismu un tā radīto pastiprinošo ietekmi, sasniedz pat 672 miljardus euro⁵. Kopumā starp ES un Apvienoto Karalisti ceļojošo pasažieru īpatsvars 2019. gadā sasniedza 24 % no ES iekšējās satiksmes dalībnieku kopskaita, taču šis skaitlis ievērojami atšķiras ES dalībvalstu starpā. Turklāt 2019. gadā 19,5 % vietu ES iekšējos regulārajos gaisa pārvadājumos piedāvāja Apvienotās Karalistes licencēti gaisa pārvadātāji, savukārt 50,4 % vietu pārvadājumos starp ES un Apvienoto Karalisti piedāvāja ES dalībvalstu licencēti gaisa pārvadātāji. Ir pieejamas alternatīvas pārvadājumu iespējas, jo īpaši dzelzceļa un jūras pārvadājumu savienojumi, bet tikai nedaudzās valstīs, piemēram, Beļģijā, Francijā un Īrijā. Runājot par citām valstīm, kas atrodas tālāk uz austrumiem un dienvidiem, brauciens ar autotransportu vai vilcienu prasa tik ilgu laiku, ka tā nav alternatīva gaisa satiksmei. Tāpēc ir jā samazina būtiskā negatīvā ietekme, ko ES ekonomikai un iedzīvotājiem radītu gaisa pārvadājumu savienojamības pilnīgs zudums.

Ir skaidrs, ka pašreizējā pandēmijas krīze, kas radījusi nepieredzētus zaudējumus Savienības aviācijas nozarei un ekonomikai kopumā, un tās sekas tikai pastiprinās nopietnu Apvienotās Karalistes un Savienības gaisa pārvadājumu savienojamības traucējumu negatīvo ietekmi.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējums nav vajadzīgs, ņemot vērā situācijas izņēmuma raksturu un ierobežotās vajadzības laikposmā, kad tiek īstenota Apvienotās Karalistes statusa maiņa. Bez ierosinātā nav citu būtiski un juridiski atšķirīgu rīcībpolitisko risinājumu.

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neattiecas.

⁵ Gaisa transporta rīcības grupa (ATAG), "Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020" (Aviācija — pārrobežu ieguvumi. Ziņojums par 2020. gadu).

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Neattiecas.

- **Skaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Neattiecas.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Kā norādīts iepriekš, šā priekšlikuma mērķis ir noteikt pagaidu pasākumus, kuri pēc pārejas perioda beigām reglamentēs gaisa pārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja nav iespējams noslēgt nolīgumu, kas reglamentē šo jautājumu (1. pants). Šie pasākumi ir paredzēti, lai saglabātu pamatsavienojamību pārejas periodā, līdz šādu nolīgumu ir iespējams noslēgt (14. pants).

Pirmkārt (3. pants), ierosinātajā regulā paredzēts vienpusēji piešķirt Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pirmās, otrās, trešās un ceturrtās brīvības satiksmes tiesības, lai tie arī turpmāk varētu pārlidot Savienības teritoriju un veikt tehniskas nolaišanās tajā, kā arī apkalpot tiešos maršrūtus starp attiecīgajām teritorijām. Netiek noteikta atšķirība starp pasažieru un kravas pārvadājumu darbībām vai regulāru un neregulāru pārvadājumu pakalpojumiem. Apvienotās Karalistes pārvadātājiem būs arī iespēja (4. pants) minētos pakalpojumus sniegt, piemērojot vienošanās par koda kopīgu izmantošanu vai vietu rezervāciju, un saskaņā ar stingriem nosacījumiem noslēgt nomas līgumus (5. pants), bet citi parastie darbības elastības mehānismi (piemēram, gaisa kuģa nomaina, saglabājot reisa numuru (*change of gauge*), vai vairāku galamērķu apkalpošana ar vienu gaisa kuģi (*co-terminalisation*)) nav paredzēti.

Uz Apvienotās Karalistes pārvadātājiem piešķirtajām tiesībām attiecināts savstarpības princips, tāpēc ierosinātajā regulā (6. pantā) ir noteikts mehānisms, ar ko paredzēts nodrošināt, ka Savienības pārvadātāju tiesības Apvienotajā Karalistē paliek līdzvērtīgas tām, kuras saskaņā ar ierosināto regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes pārvadātājiem. Pretējā gadījumā Komisija ir pilnvarota pieņemt vajadzīgos pasākumus situācijas koriģēšanai, izmantojot īstenošanas aktus, tostarp ierobežot vai atsaukt Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas. Līdzvērtības līmeņa novērtējums un Komisijas korektīvo pasākumu pieņemšana nav saistīti tikai ar stingru un formālu atbilstību starp abām tiesību sistēmām; attiecīgie tirgi ievērojami atšķiras, tāpēc būtu jāizvairās no mehāniskas kopēšanas, kas galu galā varētu izrādīties pretrunā Savienības interesēm.

Tāpat kā ar visiem Savienības gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem, arī ar ierosināto regulu — kaut arī tās mērķis ir uz laiku nodrošināt pamatsavienojamību — ir paredzēts elastīgs mehānisms, kas nodrošina, ka, tiklīdz Apvienotajai Karalistei vairs nebūs saistoši Savienības tiesību akti, Savienības gaisa pārvadātājiem būs taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt ar Apvienotās Karalistes pārvadātājiem. Vienlīdzīgi konkurences apstākļi paredz, ka pat pēc pārejas perioda beigām Apvienotā Karaliste turpina piemērot pietiekami augstus standartus gaisa pārvadājumu jomā attiecībā uz: godīgu konkurenci, tostarp karteļu regulēšanu, dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu un apvienošanās; nepamatotu valsts subsīdiu aizliegumu; darba ņēmēju aizsardzību; vides aizsardzību; drošumu un drošību. Turklāt jānodrošina, lai Savienības gaisa pārvadātāji Apvienotajā Karalistē netiktu diskriminēti ne juridiski, ne faktiski. Ierosinātā regula tādējādi uzliek Komisijai (7. pants) pienākumu pārraudzīt Savienības un Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju savstarpējās

konkurences apstākļus un pilnvaro to, izmantojot īstenošanas aktus, pieņemt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka minētie nosacījumi vienmēr tiek izpildīti.

Vajadzīgās procedūras tiek noteiktas tā, lai dalībvalstis varētu pārliecināties, ka gaisa pārvadātājus, gaisa kuģus un apkalpes, kas veic lidojumus to teritorijā saskaņā ar šo regulu, Apvienotā Karaliste ir licencējusi vai sertificējusi saskaņā ar starptautiski atzītiem drošuma standartiem, ka ir ievēroti visi attiecīgie valsts un Savienības tiesību akti un ka netiek pārsniegtas atļautās tiesības (8.–11. pants).

Tiek skaidri noteikts atgādinājums, ka dalībvalstis nedrīkst nedz risināt sarunas nolūkā noslēgt jebkādas divpusējus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, nedz arī noslēgt šādus nolīgumus, un ka tās arī nedrīkst Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem saistībā ar gaisa pārvadājumiem citādi piešķirt tādas tiesības, kas nav piešķirtas ar šo regulu (3. pants). Tomēr attiecīgās kompetentās iestādes, protams, varēs sadarboties, ciktāl tas nepieciešams sekmīgai regulas īstenošanai (12. pants), lai pēc iespējas mazāk tiktu traucēta to gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārvaldība, kuri arī turpmāk tiks nodrošināti tās aizgādībā pēc pārejas perioda beigām.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem, ar ko nodrošina gaisa pārvadājumu pamatsavienojamību pēc Līguma par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas minētā pārejas perioda beigām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,
tā kā:

- (1) Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas⁴ ("Izstāšanās līgums") Savienība noslēdza ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135⁵, un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līguma 126. pantā minētais pārejas periods, kura laikā saskaņā ar minētā līguma 127. pantu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā turpina piemērot Savienības tiesību aktus, beidzas 2020. gada 31. decembrī. Padome 2020. gada 25. februārī pieņēma Lēmumu (ES, Euratom) 2020/266, ar ko pilnvaro sākt sarunas ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti par jaunu partnerības nolīgumu⁶. Kā netieši norādīts sarunu norādēs, pilnvarojums cita starpā attiecas uz elementiem, kas vajadzīgi, lai visaptveroši risinātu jautājumu par attiecībām ar Apvienoto Karalisti aviācijas jomā pēc pārejas perioda beigām. Tomēr nav skaidrs, vai Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgums, kas reglamentē to turpmākās attiecības šajā jomā, līdz minētā perioda beigām būs stājies spēkā.

¹ [...] atzinums

² [...] atzinums

³ Eiropas Parlamenta [...] nostāja

⁴ OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp.

⁵ Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp.).

⁶ OV L 58, 27.2.2020., 53. lpp.

- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008⁷ ir paredzēti nosacījumi Savienības darbības licences piešķiršanai gaisa pārvadātājiem un noteikta brīvība sniegt ES iekšējos gaisa pārvadājumu pakalpojumus.
- (3) Ja pēc pārejas perioda beigām nebūtu nekādu īpašu noteikumu, visas tiesības un pienākumi, kas izriet no Savienības tiesību aktiem attiecībā uz piekļuvi tirgum, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1008/2008, izbeigtos, ciktāl tas attiecas uz attiecībām starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm.
- (4) Tāpēc ir jāizveido pagaidu pasākumu kopums, kas ļauj Apvienotajā Karalistē licencētiem gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienotās Karalistes teritoriju un dalībvalstu teritoriju. Lai nodrošinātu pienācīgu līdzsvarotību starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm, šādi piešķirtām tiesībām vajadzētu būt atkarīgām no nosacījuma, ka Apvienotā Karaliste piešķir līdzvērtīgas tiesības gaisa pārvadātājiem, kas licencēti Savienībā, un vajadzētu būt saistītām ar konkrētiem nosacījumiem, kas nodrošina godīgu konkurenci.
- (5) Lai atspoguļotu šīs regulas pagaidu raksturu, tā būtu jāpieņem ierobežotu laiku līdz 2021. gada 30. jūnijam vai līdz dienai, kad stājas spēkā vai, ja paredzēts, no kuras tiek provizoriski piemērots turpmāks nolīgums ar Apvienoto Karalisti par gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība un par kuru Komisija risinājusi sarunas saskaņā ar LESD 218. pantu, atkarībā no tā, kas iestājas drīzāk.
- (6) Lai saglabātu savstarpēji izdevīgu savienojamības līmeni, būtu jāparedz daži kooperatīvi tirgvedības pasākumi, kurus attiecina gan uz Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem, gan Savienības gaisa pārvadātājiem, ievērojot savstarpības principu.
- (7) Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm izdot atļaujas regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus Savienības gaisa pārvadātāji sniedz, īstenojot Apvienotās Karalistes piešķirtās tiesības, līdzīgi, kā tas notiek situācijās starptautisku nolīgumu kontekstā. Izdodot minētās atļaujas, dalībvalstis nedrīkstētu diskriminēt Savienības gaisa pārvadātājus.
- (8) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz tādu pasākumu pieņemšanu, kas garantētu taisnīgu savstarpības līmeni starp tiesībām, ko Savienība un Apvienotā Karaliste vienpusēji piešķirušas otras puses gaisa pārvadātājiem, un lai nodrošinātu, ka Savienības gaisa pārvadātāji gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā var konkurēt ar Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem saskaņā ar taisnīgiem nosacījumiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁸. Ņemot vērā minēto pasākumu iespējamo ietekmi uz dalībvalstu gaisa pārvadājumu savienojamību, minēto pasākumu pieņemšanā būtu jāizmanto pārbaudes procedūra. Komisijai būtu jāpieņem īstenošanas akti, kas piemērojami nekavējoties, ja pienācīgi pamatotos gadījumos tas vajadzīgs nenovēršamu un steidzamu iemeslu dēļ. Šādi pienācīgi pamatoti gadījumi var būt situācijas, kad Apvienotā Karaliste nepiešķir Savienības gaisa pārvadātājiem līdzvērtīgas tiesības un tādējādi rada acīmredzamu nelīdzsvarotību vai kad Savienības gaisa pārvadātājiem, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz kuriem attiecas šī regula, ir nelabvēlīgāki konkurences apstākļi nekā

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem un tādējādi tiek apdraudēta Savienības gaisa pārvadātāju ekonomiskā dzīvotspēja.

- (9) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, noteikt pagaidu pasākumus, kuri reglamentē gaisa pārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja nav noslēgts nolīgums, kas reglamentē Savienības un Apvienotās Karalistes turpmākās attiecības aviācijas jomā pēc pārejas perioda beigām, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstu līmenī, bet minēto pasākumu mēroga un ietekmes dēļ to labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (10) Ņemot vērā steidzamību, ko rada minētā pārejas perioda beigas, ir lietderīgi paredzēt izņēmumu attiecībā uz astoņu nedēļu laikposmu, kas minēts 4. pantā Protokolā Nr. 1 par valstu parlamentu lomu Savienībā, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību, Līgumam par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Atomenerģijas kopienas dibināšanas līgumam.
- (11) Šīs regulas teritoriālā darbības joma un atsauces uz Apvienoto Karalisti neietver Gibraltāru.
- (12) Šī regula neskar Spānijas Karalistes tiesisko stāvokli attiecībā uz suverenitāti pār teritoriju, kurā atrodas Gibraltāras lidosta.
- (13) Šīs regulas noteikumiem būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā, un principā tie būtu jāpieņem no nākamās dienas pēc Izstāšanās līgumā minētā pārejas perioda beigām, ja vien līdz minētajai dienai nav stājies spēkā nolīgums, kas reglamentē Savienības un Apvienotās Karalistes turpmākās attiecības aviācijas jomā. Tomēr, lai varētu iespējami drīzāk veikt nepieciešamās administratīvās procedūras, daži noteikumi būtu jāpieņem no šīs regulas spēkā stāšanās dienas,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants
Darbības joma

Ar šo regulu nosaka pagaidu pasākumu kopumu, kas reglamentē gaisa pārvadājumus starp Savienību un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti ("Apvienotā Karaliste") pēc Izstāšanās līguma 126. pantā minētā pārejas perioda beigām.

2. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "gaisa pārvadājumi" ir tādi pasažieru, bagāžas, kravas un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu, tostarp regulāru un neregulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumus;
- 2) "starptautiskie gaisa pārvadājumi" ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijai;
- 3) "Savienības gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir derīga darbības licence, kuru kompetentā licencētāja iestāde ir piešķīrusi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 II nodaļu;
- 4) "Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs:
 - a) kura galvenā darbības vieta atrodas Apvienotajā Karalistē un
 - b) kurš atbilst vienam no šādiem diviem nosacījumiem:
 - i) Apvienotajai Karalistei un/vai Apvienotās Karalistes valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % uzņēmuma, un Apvienotā Karaliste un/vai Apvienotās Karalistes valstspiederīgie uzņēmumu faktiski kontrolē — vai nu tieši, vai netieši ar viena vai vairāku starpniekuzņēmumu palīdzību, vai
 - ii) Savienības dalībvalstīm un/vai Savienības dalībvalstu valstspiederīgajiem un/vai citām Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstīm un/vai šādu valstu valstspiederīgajiem — jebkurā kombinācijā — atsevišķi vai kopā ar Apvienoto Karalisti un/vai Apvienotās Karalistes valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % uzņēmuma, un šīs valstis un/vai šie valstspiederīgie uzņēmumu faktiski kontrolē — vai nu tieši, vai netieši ar viena vai vairāku starpniekuzņēmumu palīdzību;
- c) kuram gadījumā, kas minēts b) apakšpunkta ii) punktā, dienā pirms šīs regulas piemērošanas pirmās dienas, kas noteikta 14. panta 2. punkta pirmajā daļā, bija derīga darbības licence saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008;
- 5) "faktiska kontrole" ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas atsevišķi vai kopā, un ņemot vērā attiecīgus faktiskus vai juridiskus apsvērumus, dod iespēju tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt uzņēmumu, jo īpaši ar:
 - a) tiesībām izmantot visus uzņēmuma aktīvus vai daļu no tiem,
 - b) tiesībām vai līgumiem, kas dod izšķirošu ietekmi uz uzņēmuma vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai citādi dod izšķirošu ietekmi uzņēmuma darbības vadīšanā;
- 6) "konkurences tiesību akti" ir tiesību akti, kas attiecas uz turpmāk norādīto rīcību, ja tā var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus:
 - a) rīcību, kura izpaužas kā:

- i) vienošanās starp gaisa pārvadātājiem, gaisa pārvadātāju apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kuru mērķis vai sekas ir konkurences nepieļaušana, ierobežošana vai kropļošana;
 - ii) viena vai vairāku gaisa pārvadātāju dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana;
 - iii) pasākumi, kurus Apvienotā Karaliste veic vai patur spēkā attiecībā uz valsts uzņēmumiem un uzņēmumiem, kam Apvienotā Karaliste piešķir īpašas vai ekskluzīvas tiesības un kas ir pretrunā ar i) vai ii) punktu;
- b) gaisa pārvadātāju koncentrāciju, kas būtiski kavē efektīvu konkurenci, jo īpaši, radot vai nostiprinot dominējošu stāvokli;
- 7) “subsīdija” ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko valdība vai jebkura cita publiska struktūra jebkādā līmenī piešķir gaisa pārvadātājam vai lidostai un kas dod ieguvumu, tostarp:
- a) līdzekļu (tādu kā dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā) tiešs pārvedums, līdzekļu iespējams tiešs pārvedums, saistību (tādu kā aizdevuma garantijas, kapitāla ieguldījumi, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana) uzņemšanās;
 - b) atteikšanās no tādiem ieņēmumiem vai tādu ieņēmumu neiekasēšana, kas citādi būtu iekasējami;
 - c) tādu preču nodrošināšana vai pakalpojumu sniegšana, kas nav vispārējā infrastruktūra, vai preču vai pakalpojumu iegāde;
 - d) maksājumu veikšana finansēšanas mehānismam vai uzticēšana privātai struktūrai vai norādījums privātai struktūrai veikt vienu vai vairākas no a), b) un c) apakšpunktā minētajām funkcijām, kas parasti būtu valdības vai citas publiskas struktūras kompetencē un kas praksē būtiski neatšķiras no funkcijām, ko parasti veic valdības;
- uzskata, ka ieguvumu nedod ar finansiālu ieguldījumu, ko veic valdība vai cita publiska struktūra, ja tādu pašu finansiālo ieguldījumu, pamatojoties vienīgi uz rentabilitātes perspektīvām, būtu veicis privāts tirgus dalībnieks tādā pašā situācijā kā attiecīgā publiskā struktūra;
- 8) “neatkarīga konkurences iestāde” ir iestāde, kas atbild par konkurences tiesību aktu piemērošanu un izpildi, kā arī par subsīdiju kontroli un kas atbilst šādiem nosacījumiem:
- a) iestāde ir funkcionāli neatkarīga un pienācīgi apgādāta ar resursiem, kas vajadzīgi tās uzdevumu veikšanai;
 - b) ar nepieciešamajām garantijām tiek nodrošināts, ka savu pienākumu izpildē un pilnvaru izmantošanā iestāde ir neatkarīga no politiskas vai citas ārējas ietekmes, un tā rīkojas objektīvi, un
 - c) iestādes lēmumus var pārskatīt tiesā;
- 9) “diskriminācija” ir jebkāda veida diferenciacija bez objektīva pamatojuma attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām pielietoto preču piegādi vai pakalpojumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu, sniegšanu vai attiecībā uz publisko iestāžu attieksmi saistībā ar šādiem pakalpojumiem;
- 10) “regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumi” ir lidojumu sērijas, kam piemīt šādas pazīmes:
- a) uz katru lidojumu ikviens (vai nu tieši no gaisa pārvadātāja, vai arī no tā pilnvarotajiem pārstāvjiem) var atsevišķi iegādāties vietas un/vai iespēju pārvadāt kravu un/vai pastu;

- b) lidojumus veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām:
 - i) saskaņā ar publicētu lidojumu sarakstu, vai
 - ii) organizējot lidojumus tik regulāri vai bieži, ka tie veido atpazīstamu, sistemātisku lidojumu sēriju;
- 11) “neregulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumi” ir komerciāli gaisa pārvadājumu pakalpojumi, kas netiek veikti kā regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumi;
- 12) “Savienības teritorija” ir dalībvalstu sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi un teritoriālie jūras ūdeņi, kam piemēro Līgumu par Eiropas Savienību un Līgumu par Eiropas Savienības darbību saskaņā ar minētajos Līgumos paredzētajiem nosacījumiem, kā arī gaisa telpa virs šīs teritorijas un ūdeņiem;
- 13) “Apvienotās Karalistes teritorija” ir Apvienotās Karalistes sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi un teritoriālie jūras ūdeņi, kā arī gaisa telpa virs šīs teritorijas un ūdeņiem;
- 14) “Čikāgas konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī.

3. pants *Satiksmes tiesības*

1. Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem drīkst:
 - a) lidot pāri Savienības teritorijai bez nosēšanās;
 - b) nolaisties Savienības teritorijā ar satiksmi nesaistītos nolūkos Čikāgas konvencijas nozīmē;
 - c) sniegt regulāru un neregulāru starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pārvadājot pasažierus, kā arī pasažierus un kravu vai tikai kravu starp jebkuriem diviem punktiem, no kuriem viens atrodas Apvienotās Karalistes teritorijā un otrs atrodas Savienības teritorijā.
3. Attiecībā uz šīs regulas piemērošanas periodu dalībvalstis nerisina nekādas sarunas par divpusējiem nolīgumiem vai pasākumiem un nenoslēdz nekādus divpusējus nolīgumus vai pasākumus ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Attiecībā uz minēto periodu dalībvalstis Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem saistībā ar gaisa pārvadājumiem nekādā citā veidā nepiešķir tādas tiesības, kas nav piešķirtas ar šo regulu.
4. Neatkarīgi no 3. punkta dalībvalstis saskaņā ar valsts tiesību aktiem var atļaut savā teritorijā sniegt neatliekamās medicīniskās palīdzības pakalpojumus, izmantojot Apvienotajā Karalistē reģistrētus gaisa kuģus.

4. pants *Kooperatīvi tirgvedības pasākumi*

1. Gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar 3. pantu var sniegt, piemērojot vienošanos par vietu rezervāciju vai koda kopīgu izmantošanu šādā veidā:
 - a) Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs var rīkoties kā pārvadātājs, kas pārdod pārvadājumu pakalpojumus, kopā ar tādu apkalpojošo pārvadātāju, kurš ir Savienības gaisa pārvadātājs vai Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs, vai kopā ar tādas trešās valsts apkalpojošo gaisa pārvadātāju, kurai saskaņā ar Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā

gadījumā saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts vai attiecīgo dalībvalstu tiesību aktiem ir nepieciešamās satiksmes tiesības, kā arī tiesības tās pārvadātājiem īstenot minētās tiesības, pamatojoties uz attiecīgo vienošanos;

b) Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs var rīkoties kā apkalpojošais pārvadātājs kopā ar tādu pārvadātāju, kas pārdod pārvadājumu pakalpojumus un kas ir Savienības gaisa pārvadātājs vai Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs, vai kopā ar tādas trešās valsts pārvadātāju, kas pārdod pārvadājumu pakalpojumus, kurai saskaņā ar Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts vai attiecīgo dalībvalstu tiesību aktiem ir nepieciešamās tiesības veikt pārvadājumus noteiktā maršrutā, kā arī tiesības tās pārvadātājiem īstenot minētās tiesības, pamatojoties uz attiecīgo vienošanos.

2. Tiesības, kas Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem piešķirtas saskaņā ar 1. punktu, nekādā gadījumā netiek uzskatītas par tādām, kas trešās valsts gaisa pārvadātājiem piešķir citas tiesības nekā tās, ko tie izmanto saskaņā ar Savienības tiesību aktiem vai attiecīgās dalībvalsts vai attiecīgo dalībvalstu tiesību aktiem.

3. Ja Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs piemēro vienošanās par vietu rezervāciju vai koda kopīgu izmantošanu vai nu kā apkalpojošais pārvadātājs, vai kā pārvadātājs, kas pārdod pārvadājumu pakalpojumus, tā rezultātā nedrīkst rasties situācija, ka Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs īsteno tiesības, kas nav paredzētas 3. panta 1. punktā.

Tas neliedz Apvienotās Karalistes pārvadātājiem sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp jebkuriem diviem punktiem, no kuriem viens atrodas Savienības teritorijā, bet otrs atrodas trešā valstī, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) Apvienotās Karalistes pārvadātājs darbojas kā pārvadātājs, kas pārdod pārvadājumu pakalpojumus, saskaņā ar vienošanos par vietu rezervāciju vai koda kopīgu izmantošanu, kura noslēgta ar apkalpojošo pārvadātāju, kas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem vai saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts vai attiecīgo dalībvalstu tiesību aktiem gūst labumu no vajadzīgajām satiksmes tiesībām, kā arī no tiesībām īstenot minētās tiesības, pamatojoties uz attiecīgo vienošanos;

b) attiecīgais pārvadājumu pakalpojums ir daļa no šā Apvienotās Karalistes pārvadātāja pārvadājuma starp punktu Apvienotās Karalistes teritorijā un attiecīgo punktu attiecīgajā trešā valstī.

4. Attiecīgās dalībvalstis prasa savām kompetentajām iestādēm apstiprināt šajā pantā minētās vienošanās, lai varētu pārbaudīt atbilstību šajā pantā noteiktajiem nosacījumiem un piemērojamajām Savienības un valstu tiesību aktu prasībām, jo īpaši attiecībā uz drošumu un drošību.

5. pants

Gaisa kuģu noma

1. Īstenojot 3. panta 1. punktā paredzētās tiesības, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs var sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus ar saviem gaisa kuģiem, kā arī visos šādos gadījumos:

a) izmantojot gaisa kuģus, ko bez apkalpes nomā no jebkura iznomātāja;

b) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā no kāda cita Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja;

c) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā nevis no Apvienotās Karalistes, bet gan no citu valstu gaisa pārvadātājiem, ar nosacījumu, ka gaisa kuģi tiek nomāti tāpēc, ka

nomniekam ir ārkārtas vajadzības, ar sezonālo kapacitāti saistītas vajadzības vai darbības grūtības, un nomas ilgums nepārsniedz laiku, kāds ir strikti nepieciešams šo vajadzību apmierināšanai vai šo grūtību pārvarēšanai.

2. Attiecīgās dalībvalstis prasa savām kompetentajām iestādēm apstiprināt 1. punktā minētos pasākumus, lai varētu pārbaudīt atbilstību šajā pantā noteiktajiem nosacījumiem un piemērojamajām Savienības un valstu tiesību aktu prasībām, jo īpaši attiecībā uz drošumu un drošību.

6. pants

Tiesību līdzvērtība

1. Komisija pārrauga tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķir Savienības gaisa pārvadātājiem, un to īstenošanas nosacījumus.

2. Ja Komisija konstatē, ka tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķirusi Savienības gaisa pārvadātājiem, juridiski vai faktiski nav līdzvērtīgas tām, kuras saskaņā ar šo regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem, vai ka minētās tiesības nav vienādi pieejamas visiem Savienības pārvadātājiem, Komisija bez kavēšanās un nolūkā atjaunot līdzvērtību pieņem īstenošanas aktus, lai:

- a) noteiktu Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pieejamās regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu maksimālās kapacitātes ierobežojumus un pieprasītu dalībvalstīm attiecīgi pielāgot Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas – gan esošās, gan no jauna piešķirtās;
- b) pieprasītu dalībvalstīm atteikt, apturēt vai atsaukt minētās darbības atļaujas vai
- c) noteiktu finansiālus pienākumus vai darbības ierobežojumus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13. panta 2. punktā. Tos pieņem saskaņā ar 13. panta 3. punktā minēto steidzamības procedūru, ja tas vajadzīgs nenovēršamu un steidzamu iemeslu dēļ pienācīgi pamatotos būtiska līdzvērtības trūkuma gadījumos 2. punkta nolūkos.

7. pants

Godīga konkurence

1. Komisija pārrauga nosacījumus, ar kādiem Savienības gaisa pārvadātāji un Savienības lidostas, konkurējot ar Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem un Apvienotās Karalistes lidostām, sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz kuriem attiecas šī regula.

2. Ja tā konstatē, ka saistībā ar kādu no 3. punktā minētajām situācijām minētie nosacījumi ir ievērojami nelabvēlīgāki par tiem, kādi ir Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem, Komisija bez kavēšanās un nolūkā labot minēto situāciju pieņem īstenošanas aktus, lai:

- a) noteiktu Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pieejamās regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu maksimālās kapacitātes ierobežojumus un pieprasītu dalībvalstīm attiecīgi pielāgot Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas – gan esošās, gan no jauna piešķirtās;
- b) pieprasītu dalībvalstīm atteikt, apturēt vai atsaukt minētās darbības atļaujas dažiem vai visiem Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem vai
- c) noteiktu finansiālus pienākumus vai darbības ierobežojumus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13. panta 2. punktā. Tos pieņem saskaņā ar 13. panta 3. punktā minēto steidzamības procedūru, ja tas vajadzīgs nenovēršamu un steidzamu iemeslu dēļ pienācīgi pamatotos gadījumos, kad ir apdraudēta Savienības gaisa pārvadātāju vienas vai vairāku darbību ekonomiskā dzīvotspēja.

3. Šā panta 2. punktā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar minētajā punktā izklāstītajiem nosacījumiem, lai labotu kādu no šādām situācijām:

- a) Apvienotā Karaliste piešķir subsīdijas;
- b) Apvienotā Karaliste nav ieviesusi vai faktiski nepiemēro konkurences tiesību aktus;
- c) Apvienotā Karaliste nav izveidojusi vai neuztur neatkarīgu konkurences iestādi;
- d) Apvienotā Karaliste piemēro tādus darba ņēmēju aizsardzības, drošuma, drošības, vides vai pasažieru tiesību aizsardzības standartus, kas ir zemāki par tiem, kuri noteikti Savienības tiesību aktos, vai, ja Savienības tiesību aktos nav attiecīgu noteikumu, zemāki par tiem, kurus piemēro visas dalībvalstis, vai, jebkurā gadījumā, zemāki par attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem;
- e) jebkāda veida diskriminācija pret Savienības gaisa pārvadātājiem.

4. Piemērojot 1. punktu, Komisija var pieprasīt informāciju no Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem un Apvienotās Karalistes lidostām. Ja Apvienotās Karalistes kompetentās iestādes, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs vai Apvienotās Karalistes lidosta nesniedz pieprasīto informāciju samērīgā termiņā, ko noteikusi Komisija, vai sniedz nepilnīgu informāciju, Komisija var rīkoties saskaņā ar 2. punktu.

5. Jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, nepiemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/712⁹.

8. pants

Darbības atļauja

1. Neskarot Savienības un valstu tiesību aktus aviācijas drošuma jomā, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem ir jāsaņem darbības atļauja no katras dalībvalsts, kurā tie vēlas darboties, lai īstenotu tiesības, kas tiem piešķirtas saskaņā ar 3. pantu.

2. Saņemot no Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja pieteikumu darbības atļaujas saņemšanai, attiecīgā dalībvalsts bez liekas kavēšanās piešķir atbilstošu darbības atļauju, ar nosacījumu, ka:

- a) Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājam, kas iesniedzis pieteikumu, ir derīga darbības licence saskaņā ar Apvienotās Karalistes tiesību aktiem un
- b) pār Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju, kas iesniedzis pieteikumu, Apvienotā Karaliste īsteno un uztur faktisku regulatīvo kontroli, kompetentā iestāde ir skaidri norādīta un Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājam ir minētās iestādes izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība.

3. Neskarot vajadzību paredzēt pietiekami daudz laika nepieciešamo novērtējumu veikšanai, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem ir tiesības savus pieteikumus darbības atļaujas saņemšanai iesniegt no šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Dalībvalstis ir pilnvarotas apstiprināt minētos pieteikumus no minētās dienas, ja ir izpildīti šāda apstiprinājuma

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/712 (2019. gada 17. aprīlis) par konkurences aizsardzību gaisa transportā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 868/2004 (OV L 123, 10.5.2019., 4. lpp.).

nosacījumi. Tomēr šādi piešķirtas atļaujas stājas spēkā ne agrāk kā šīs regulas piemērošanas pirmajā dienā, kas noteikta 14. panta 2. punkta pirmajā daļā.

9. pants

Darbības plāni, programmas un grafiki

1. Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji iesniedz katras attiecīgās dalībvalsts kompetentajām iestādēm apstiprināšanai gaisa pārvadājumu pakalpojumu darbības plānus, programmas un grafikus. Šo iesniegšanu veic vismaz 30 dienas pirms darbības sākšanas.
2. Ņemot vērā 8. pantu, darbības plānus, programmas un grafikus *IATA* sezonai, kurā iekrīt šīs regulas piemērošanas pirmā diena, kas noteikta 14. panta 2. punkta pirmajā daļā, un darbības plānus, programmas un grafikus pirmajai sezonai pēc tās var iesniegt un apstiprināt pirms minētās dienas.
3. Šī regula neliedz dalībvalstīm izdot atļaujas regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus Savienības gaisa pārvadātāji sniedz, īstenojot Apvienotās Karalistes piešķirtās tiesības. Izdodot minētās atļaujas, dalībvalstis nediskriminē Savienības gaisa pārvadātājus.

10. pants

Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana un ierobežošana

1. Dalībvalstis atsaka vai attiecīgi atsauc vai aptur Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja darbības atļauju, ja:
 - a) gaisa pārvadātājs nav uzskatāms par Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju saskaņā ar šo regulu vai
 - b) netiek izpildīti 8. panta 2. punktā izklāstītie nosacījumi.
2. Dalībvalstis atsaka, atsauc, aptur vai ierobežo Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja darbības atļauju vai izvirza nosacījumus attiecībā uz šo atļauju, vai ierobežo gaisa pārvadātāja darbību vai izvirza nosacījumus attiecībā uz šo darbību jebkurā no šādiem gadījumiem:
 - a) nav izpildītas piemērojamās drošuma un drošības prasības;
 - b) nav izpildītas piemērojamās prasības, kas attiecas uz gaisa pārvadājumos iesaistīto gaisa kuģu uzņemšanu, ekspluatāciju attiecīgās dalībvalsts teritorijā vai izlidošanu no tās;
 - c) nav izpildītas piemērojamās prasības, kas attiecas uz pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un/vai pasta sūtījumu uzņemšanu gaisa kuģī, ekspluatāciju attiecīgās dalībvalsts teritorijā vai izlidošanu no tās (tostarp noteikumi, kas attiecas uz ieceļošanu vai ievešanu, formalitāšu kārtošanu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai — pasta sūtījumu gadījumā — pasta noteikumi).
3. Dalībvalstis atsaka, atsauc, aptur vai ierobežo Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas vai izvirza nosacījumus attiecībā uz šīm atļaujām, vai ierobežo gaisa pārvadātāju darbību vai izvirza nosacījumus attiecībā uz šo darbību, ja Komisija dalībvalstīm to pieprasa saskaņā ar 6. vai 7. pantu.
4. Dalībvalstis bez liekas kavēšanās informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par visiem lēmumiem atteikt vai atsaukt Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja darbības atļauju saskaņā ar 1. un 2. punktu.

*11. pants
Sertifikāti un licences*

Lidojumderīguma sertifikātus, kompetences sertifikātus un licences, ko izdevusi vai par derīgām atzinusi Apvienotā Karaliste un kas joprojām ir spēkā, dalībvalstis atzīst par derīgiem dokumentiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, ko saskaņā ar šo regulu veic Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji, ar nosacījumu, ka šādi sertifikāti vai licences ir izdoti vai atzīti par derīgiem saskaņā ar un atbilstīgi vismaz attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem, kas noteikti saskaņā ar Čikāgas konvenciju.

*12. pants
Apspriešanās un sadarbība*

1. Lai nodrošinātu šīs regulas īstenošanu, dalībvalstu kompetentās iestādes vajadzības gadījumā apspriežas un sadarbojas ar Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm.
2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai visu informāciju, kas iegūta saskaņā ar šā panta 1. punktu, vai jebkādu citu informāciju, kas ir būtiska 6. un 7. panta īstenošanai.

*13. pants
Komiteja*

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu saistībā ar tās 5. pantu.

*14. pants
Stāšanās spēkā un piemērošana*

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no nākamās dienas pēc dienas, kurā saskaņā ar Izstāšanās līguma 126. un 127. pantu Savienības tiesību aktus beidz piemērot attiecībā uz Apvienoto Karalisti.
Tomēr 8. panta 3. punktu un 9. panta 2. punktu piemēro no dienas, kad stājas spēkā šī regula.
3. Šo regulu nepiemēro, ja līdz 2. punkta pirmajā daļā minētajai dienai ir stājies spēkā nolīgums ar Apvienoto Karalisti, kas visaptveroši reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un kura līgumslēdzēja puse ir Savienība.
4. Šo regulu beidz piemērot agrākajā no šādiem diviem datumiem:
 - a) 2021. gada 30. jūnijā;
 - b) dienā, kad stājas spēkā 3. punktā minētais nolīgums, vai attiecīgā gadījumā dienā, no kuras to provizoriski piemēro.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*