



Briselē, 19.12.2018.
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina gaisa pārvadājumu pamatsavienojamību
attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no
Savienības**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Apvienotā Karaliste 2017. gada 29. martā iesniedza paziņojumu par nodomu izstāties no Savienības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. pantu. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja izstāšanās līgums¹ netiks ratificēts, Savienības primārie un sekundārie tiesību akti Apvienotajai Karalistei vairs nebūs piemērojami no 2019. gada 30. marta (“izstāšanās diena”). Apvienotā Karaliste kļūs par trešo valsti.

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 gaisa pārvadājumus starp tām 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 tirdzniecību² 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, kas arī paredz noteikumus šo pārvadātāju licencēšanai.

Ja vien izstāšanās līgumā nebūs noteikumu par pretējo, pēc izstāšanās minētā regula vairs nereglamentēs gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm. Turklāt daži gaisa pārvadātāji, kuriem ir Apvienotās Karalistes izdota darbības licence, vai kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Apvienotajā Karalistē, vai kuru kontrolpakete pieder Apvienotajai Karalistei vai tās valstspiederīgajiem, vai kuru faktiski kontrolē Apvienotā Karaliste vai tās valstspiederīgie, vairs neatbilstu minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem, lai tos varētu uzskatīt par Savienības pārvadātājiem.

Tādējādi, ja vien izstāšanās līgumā nebūs noteikumu par pretējo, attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem no 2019. gada 30. marta vairs nebūtu juridiskā pamata nodrošināt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm. Pārvadātāji, kas atrodas jebkurā no iepriekš minētajām situācijām, zaudētu Savienības darbības licenci, tāpēc tiem vairs nebūtu tiesību sniegt Savienības iekšējos gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

Tiešos 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 izstāšanās vairs neapkalpotu, Savienības pārvadātājiem joprojām būtu pilnībā pieejami.

Ja vienošanās netiks panākta, paredzams, ka ietekme uz attiecīgajām ekonomikām būs smaga, kā aprakstīts turpmāk: gaisa pārvadājumu laiks un izmaksas ievērojami palielinātos, jo tiktu

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² 1994. gada 15. aprīlī Marakešā noslēgtā Marakešas līguma par Pasaules Tirdzniecības organizācijas izveidošanu I.B pielikums.

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 radušies šķēršļi kavētu uzņēmējdarbību attālākos tirgos, kā arī ietekmētu uzņēmumu atrašanās vietu / pārvietošanu. Gaisa pārvadājumu savienojamības pārtraukšana nozīmētu Savienības un dalībvalstu stratēģiskā aktīva zaudējumu.

2018. gada 13. novembra paziņojumā “Sagatavošanās saistībā ar Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības 2019. gada 30. martā: rīcības plāns ārkārtas situācijai”³ Komisija paziņoja par savu nodomu ierosināt pasākumus, kas nodrošinātu, ka Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem ir atļauts lidot pāri Eiropas Savienības teritorijai, veikt tehniskas apstāšanās (piemēram, degvielas uzpildi bez pasažieru iekāpšanas/izkāpšanas), kā arī nolaisties Eiropas Savienībā un lidot atpakaļ uz Apvienoto Karalisti. Uz minētajiem pasākumiem attiektos nosacījums, ka Apvienotā Karaliste Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem piemēro līdzvērtīgus pasākumus.

Tādējādi šā priekšlikuma mērķis ir noteikt pagaidu pasākumus, kas reglamentē gaisa pārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti pēc tam, kad Apvienotā Karaliste izstājas no Savienības (1. pants). Šo pasākumu mērķis ir uzturēt pamatsavienojamību uz īsu pārejas periodu (12. pants).

Pirmkārt (3. pants), ierosinātajā regulā paredzēts vienpusēji piešķirt Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pirmās, otrās, trešās un ceturtais brīvības tiesības veikt satiksmi, lai tie varētu turpināt pārlidot Savienības teritoriju un veikt tehniskas apstāšanās tajā, kā arī apkalpot tiešos maršrutus starp attiecīgajām teritorijām. Netiek noteikta atšķirība starp pasažieru un kravas pārvadājumu darbībām vai regulāriem un neregulāriem pakalpojumiem. Saskaņā ar ierosinātās regulas mērķi nodrošināt pamatsavienojamību, kapacitāte, kuru Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji drīkstēs piedāvāt, tiek iesaldēta pirms *Brexit* pastāvošajā līmenī, kas izteikts ar lidojumu skaitu (“reisi”). Gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar regulu Apvienotās Karalistes pārvadātājiem nav paredzēta neviena no parastajām darbības elastīguma iespējām (piemēram, kooperatīvie tirgvedības pasākumi, gaisa kuģa noma, gaisa kuģa maiņa, nemainot lidojuma numuru (“*change of gauge*”), vai vairāk nekā viena punkta apkalpošana vienā lidojumā (“*co-terminalisation*”).

Apvienotās Karalistes pārvadātājiem piešķirtās tiesības ir saskaņā ar savstarpības principu, tāpēc ierosinātajā regulā (4. pantā) ir noteikts mehānisms, kam 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 Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļauju ierobežošanu vai atsaukšanu. Līdzvērtības līmeņa novērtējums un Komisijas korektīvo pasākumu pieņemšana nav saistīti tikai ar stingru un oficiālu atbilstību starp abām tiesību sistēmām; attiecīgie tirgi ievērojami atšķiras, tāpēc būtu jāizvairās no mehāniskas kopēšanas, kas varētu būt 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, kam jānodrošina, ka, tiklīdz Apvienotajai Karalistei vairs nebūs saistoši

³ COM(2018) 880 final.

Savienības tiesību akti, Savienības gaisa pārvadātājiem būs taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt ar Apvienotās Karalistes pārvadātājiem. Vienlīdzīgi konkurences apstākļi paredz, ka pat pēc izstāšanās Apvienotā Karaliste turpina piemērot pietiekami augstus standartus gaisa pārvadājumu jomā attiecībā uz: godīgu konkurenci, tostarp karteļu regulēšanu, dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu un apvienošanu; nepamatotu valsts subsīdiu aizliegumu; darba ņēmēju aizsardzību; vides aizsardzību; drošību un drošumu. Turklāt jānodrošina, lai Savienības gaisa pārvadātāji Apvienotajā Karalistē netiktu diskriminēti ne *de iure*, ne *de facto*. Tādējādi ierosinātā regula uzliek Komisijai (5. pants) pienākumu pārraudzīt Savienības un Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju savstarpējās konkurences apstākļus un pilnvaro to pieņemt vajadzīgos pasākumus, izmantojot īstenošanas aktus, lai nodrošinātu, ka minētie nosacījumi vienmēr tiek izpildīti.

Vajadzīgās procedūras tiek noteiktas tā, lai dalībvalstis varētu pārbaudīt, 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 drošības standartiem, ka ir ievēroti visi attiecīgie valsts un Savienības tiesību akti un ka netiek pārsniegtas atļautās tiesības (6.–9. pants).

Tiek skaidri noteikts atgādinājums, ka dalībvalstis nedrīkst nedz veikt 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 (10. pants), lai pēc iespējas mazāk traucētu gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārvaldību, kas arī turpmāk tiks nodrošināti tās aizgādībā pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās.

2018. gada 13. decembrī Eiropadome (50. pants) atkārtoja savu aicinājumu pastiprināti turpināt darbu, lai visos līmeņos sagatavotos Apvienotās Karalistes izstāšanās sekām, ņemot vērā visus iespējamus iznākumus. Šis akts ir daļa no to pasākumu kopuma, kurus Komisija pieņem, reaģējot uz šo aicinājumu.

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

Ierosinātā regula ir iecerēta kā *lex specialis*, kas risinātu dažas no sekām, kas izriet no tā, ka Regula (EK) Nr. 1008/2008 vairs neattieksies uz gaisa pārvadājumiem starp Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm, sākot no Apvienotās Karalistes izstāšanās un ja netiks noslēgts izstāšanās līgums. Ierosinātie noteikumi aprobežojas ar to, kas šajā sakarā nepieciešams, lai izvairītos no nesamērīgiem traucējumiem. Tos paredzēts piemērot tikai ierobežotu laiku. Tāpēc šis priekšlikums pilnībā atbilst spēkā esošajiem tiesību aktiem un jo īpaši Regulai (EK) Nr. 1008/2008.

- **Saskanība ar citām Savienības rīcībpolitikām**

Šis priekšlikums atbilst Savienības Regulai (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 Savienības punktiem, 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 izvairīties no nesamērīgiem traucējumiem 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, un uz godīgu konkurenci, kā arī uz režīma ierobežojumiem laikā.

• 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 izstāšanās (bez izstāšanās līguma noslēgšanas) 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 vienreizējā raksturu, kura dēļ vajadzīgs šis priekšlikums, kas neattiecas uz spēkā esošo tiesību aktu mērķiem.

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Problēmas, ko rada Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES, un iespējamus risinājumus ir izvirzījušas dažādas aviācijas nozares ieinteresētās personas un dalībvalstu pārstāvji.

Kopīga tēma iesniegtajos viedokļos bija vajadzība pēc regulatīvas iejaukšanās, lai saglabātu zināmu gaisa pārvadājumu savienojamības līmeni. Attiecībā uz satiksmes tiesībām ieinteresētās personas nevar veikt savus ārkārtas pasākumus, lai mazinātu negatīvo ietekmi, kāda varētu būt izstāšanās līguma iespējamās nenoslēgšanas gadījumā. Vismaz sešu gaisa pārvadātāju un gaisa pārvadātāju grupu un lidostu pārstāvji (galvenokārt no Starptautiskās lidostu padomes (*Airports Council International Europe*)) puda viedokli, ka attiecībā uz Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem būtu jāsaglabā *status quo*, saglabājot tirgus piekļuvi tādā pašā līmenī kā pirms izstāšanās. Tomēr citas ieinteresētās personas (galvenokārt ES-27 dalībvalstu gaisa pārvadātāju pārstāvji) uzsvēra pretējo, ka, lai nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences apstākļus tirgū, *status quo* nebūtu jāsaglabā bez pilnīgas regulējuma

saskaņošanas. 2018. gada 12. jūnijā Komisija organizēja ES-27 dalībvalstu darbsemināru par gatavību, kura laikā dalībvalstu civilās aviācijas eksperti jo īpaši uzsvēra nepieciešamību pieņemt ES līmeņa ārkārtas pasākumus, lai nodrošinātu pamatsavienojamību starp ES-27 dalībvalstīm un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja netiks noslēgts izstāšanās līgums.

Šie komentāri ir pienācīgi ņemti vērā, sagatavojot šo priekšlikumu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecīgās ieinteresētās personas iesniedza Komisijai vairākus ietekmes novērtējumus par sekām, kādas radīs Apvienotās Karalistes izstāšanās no gaisa pārvadājumu nozares. Šajos novērtējumos secināts, ka gaisa satiksmes trūkums starp ES-27 dalībvalstīm un Apvienoto Karalisti radītu ievērojamus traucējumus ES-27 dalībvalstīs. 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 110 miljardi euro, bet kopējā ietekme, ietverot tūrismu un tā radīto pastiprinošo ietekmi, sasniedz pat 510 miljardus euro⁴. Kopumā starp ES-27 dalībvalstīm un Apvienoto Karalisti ceļojošo pasažieru īpatsvars 2016. gadā sasniedza 16 % no ES iekšējās satiksmes dalībnieku kopskaita, taču šis skaitlis ES dalībvalstu starpā ievērojami atšķiras un var pārsniegt 25 %. Turklāt 2017. gadā 19,3 % no ES iekšējiem gaisa pārvadājumiem veica Apvienotās Karalistes licencēti gaisa pārvadātāji, savukārt 44,7 % pārvadājumu starp ES-27 dalībvalstīm un Apvienoto Karalisti veica ES-27 dalībvalstu licencētie gaisa pārvadātāji. Ir pieejamas alternatīvas pārvadājumu iespējas, jo īpaši dzelzceļa un jūras pārvadājumu jomā, bet tikai nedaudzās valstīs, piemēram, Beļģijā, Francijā un Īrijā. Citām Savienības valstīm, kas atrodas tālāk uz austrumiem un dienvidiem, ceļa un dzelzceļa pārvadājuma laiki ir tik ilgi, ka tie nerada alternatīvu gaisa satiksmei. Līdz ar to ir jāsamazina būtiskā negatīvā ietekme, ko ES-27 dalībvalstu ekonomikai un iedzīvotājiem rada gaisa pārvadājumu savienojamības kopējais zudums.

- **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. CITI ELEMENTI

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

Neattiecas.

⁴ *Steer Davies Gleave "Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015".*

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina gaisa pārvadājumu pamatsavienojamību attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības

(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 atzinumu⁵,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Apvienotā Karaliste 2017. gada 29. martā iesniedza paziņojumu par tās nodomu izstāties no Savienības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. pantu. No izstāšanās līguma spēkā stāšanās datuma vai — gadījumā, ja tāds netiks noslēgts, — divus gadus pēc minētā paziņojuma, t. i., no 2019. gada 30. marta, Līgumi vairs nebūs piemērojami Apvienotajai Karalistei, ja vien Eiropadome, vienojoties ar Apvienoto Karalisti, vienprātīgi nenolems pagarināt šo termiņu.
- (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) Īpašu noteikumu neesības gadījumā Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības izbeigtu visas tiesības un pienākumus, kas izriet no Savienības tiesību aktiem attiecībā uz piekļuvi tirgum, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1008/2008, ciktāl tas attiecas uz attiecībām starp Apvienoto Karalisti un pārējām 27 dalībvalstīm.
- (4) Tādēļ ir nepieciešams izveidot pagaidu pasākumu kopumu, kas ļauj Apvienotajā Karalistē licencētiem gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Apvienoto Karalisti un pārējām 27 dalībvalstīm. Lai nodrošinātu pienācīgu līdzsvaru starp Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm, tiesības tādējādi jāpiešķir ar nosacījumu, ka Apvienotā Karaliste nodod līdzvērtīgas tiesības pārvadātājiem, kas

⁵ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

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

licencēti Eiropas Savienībā, un uz tiem attiecas konkrēti nosacījumi, kas nodrošina godīgu konkurenci.

- (5) Lai atspoguļotu tās pagaidu raksturu, šīs regulas piemērošana būtu jāierobežo uz īsu laikposmu, neskarot iespējamās sarunas un tāda turpmāka līguma stāšanos spēkā, kas aptvertu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu starp Savienību un Apvienoto Karalisti.
- (6) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz tādu pasākumu pieņemšanu, kas garantētu taisnīgu savstarpības līmeni starp tiesībām, ko Savienība un Apvienotā Karaliste vienpusēji piešķirusi otras puses gaisa pārvadātājiem, un lai nodrošinātu, ka Savienības gaisa pārvadātāji var konkurēt ar Apvienotās Karalistes pārvadātājiem saskaņā ar taisnīgiem nosacījumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁸.
- (7) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, noteikt pagaidu pasākumus, kas reglamentē gaisa pārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja nav noslēgts izstāšanās līgums, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstu līmenī, bet minēto pasākumu mēroga un ietekmes dēļ tos 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.
- (8) Šīs regulas noteikumiem būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā, un tie principā būtu jāpiemēro no nākamās dienas pēc tam, kad Līgumi vairs nav piemērojami Apvienotajai Karalistei un Apvienotajā Karalistē, ja vien līdz minētajam datumam nav stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti. Tomēr, lai varētu iespējami drīzāk veikt nepieciešamās administratīvās procedūras, no šīs regulas spēkā stāšanās dienas būtu jāpiemēro daži noteikumi,

IR PIENĒMUŠI 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 tās izstāšanās no Savienības.

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

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, 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.).

atlīdzību vai īres maksu, tostarp regulāri un neregulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi;

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 piešķirusi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 II nodaļu;
4. “Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs:
 - (a) kura galvenā uzņēmējdarbības 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 tās 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 citu Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu un/vai šādu valstu valstspiederīgajiem — jebkurā kombinācijā — atsevišķi vai kopā ar Apvienoto Karalisti un/vai Apvienotās Karalistes valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % uzņēmuma, un šis valstis un/vai šie valstspiederīgie uzņēmumu faktiski kontrolē — vai nu tieši, vai netieši ar viena vai vairāku starpniekuzņēmumu palīdzību;
 - (c) gadījumā, kas minēts b) apakšpunkta ii) punktā, saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008 dienā pirms šīs regulas piemērošanas pirmās dienas bija derīga darbības licence, kā minēts 12. panta 2. punktā;
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 šādu rīcību, ja tā var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus:
 - (a) rīcību, kurā ietverti šādi elementi:
 - i) nolīgumi 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, ko veic vai patur spēkā Apvienotā Karaliste attiecībā uz valsts uzņēmumiem un uzņēmumiem, kam Apvienotā Karaliste

piešķir īpašas vai ekskluzīvas tiesības un kas ir pretrunā ar i) vai ii) apakšpunktu; un

(b) gaisa pārvadātāju koncentrācija, 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 labumu, tostarp:

(a) līdzekļu (tādu kā dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā) tieša pārskaitīšana, līdzekļu iespējama tieša nodošana, 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 vai pakalpojumu sniegšana, kas nav vispārējā infrastruktūra, vai preču vai pakalpojumu iegāde; vai

(d) maksājumu veikšana fondu mehānismam, jeb uzticēšana privātai institūcijai vai norādījums privātai institūcijai 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 labumu nepiešķir 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 atbilst visiem šiem nosacījumiem:

(a) iestāde ir funkcionāli neatkarīga un pienācīgi aprīkota ar resursiem, kas vajadzīgi tās uzdevumu veikšanai;

(b) ar nepieciešamajām garantijām tiek nodrošināts, ka savu pienākumu izpildē un pilnvaru īstenošanā iestāde ir neatkarīga no politiskās vai citas ārējās ietekmes, un tā rīkojas objektīvi, un

(c) iestādes lēmumiem var veikt pārbaudi 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 visas šīs 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) tos veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām:

i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu, vai

- ii) organizējot lidojumus tik regulāri vai bieži, ka tie veido atpazīstamu, sistemātisku lidojumu kopumu;
11. “neregulārs gaisa pārvadājumu pakalpojums” ir komerciāls gaisa pārvadājumu pakalpojums, kas netiek veikts kā regulārs gaisa pārvadājumu pakalpojums;
 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. “Konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī.

3. pants

Satiksmes tiesības

1. Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem var:
 - (a) lidot pāri Savienības teritorijai bez nosēšanās;
 - (b) nolaisties Savienības teritorijā ar satiksmi nesaistītos nolūkos Konvencijas nozīmē;
 - (c) veikt regulārus un neregulārus starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumus pasažieriem, kā arī pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumus un tikai kravas pārvadājumu pakalpojumus starp jebkuriem diviem punktiem, no kuriem viens atrodas Apvienotās Karalistes teritorijā un otrs atrodas Savienības teritorijā.
2. Atbilstīgi 4. un 5. pantam regulāro gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā saskaņā ar šo regulu kopējā sezonālā kapacitāte, ko Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji nodrošina maršrutos starp Apvienoto Karalisti un katru dalībvalsti, nepārsniedz to reisu kopējo skaitu, kurus minētie pārvadātāji minētajos maršrutos veica 2018. gada attiecīgi *IATA* ziemas un *IATA* vasaras sezonā.
3. Dalībvalstis neveic sarunas nolūkā noslēgt jebkādus divpusējus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un arī nenaslēdz šādus nolīgumus. Dalībvalstis Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem saistībā ar gaisa pārvadājumiem citādi nepiešķir tādas tiesības, kas nav piešķirtas ar šo regulu.

4. 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, *de iure* vai *de facto* nav līdzvērtīgas tām, kuras saskaņā ar šo regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem, vai ka šīs tiesības nav vienādi pieejamas visiem Savienības pārvadātājiem, tā ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 25. panta 2. punktā minēto procedūru, var atjaunot līdzvērtību:
- (a) pielāgot kapacitāti, kas Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pieejama atbilstoši 3. panta 2. punktā noteiktajam ierobežojumam, un pieprasīt dalībvalstīm attiecīgi pielāgot Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas — gan esošās, gan no jauna piešķirtās;
 - (b) pieprasīt dalībvalstīm atteikt, apturēt vai atsaukt minētās darbības atļaujas; vai
 - (c) pieņemt citus atbilstošus pasākumus.

5. pants

Godīga konkurence

1. Komisija pārrauga nosacījumus, ar kuriem 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 šā panta 3. punktā minētajām situācijām minētie nosacījumi ir ievērojami nelabvēlīgāki par tiem, kādi ir Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem, Komisija, lai labotu šo situāciju, ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 25. panta 2. punktā minēto procedūru, var:
 - (a) pielāgot kapacitāti, kas Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem pieejama atbilstoši 3. panta 2. punktā noteiktajam ierobežojumam, un pieprasīt dalībvalstīm attiecīgi pielāgot Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju darbības atļaujas — gan esošās, gan no jauna piešķirtās;
 - (b) pieprasīt dalībvalstīm atteikt, apturēt vai atsaukt minētās darbības atļaujas dažiem vai visiem Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem; vai
 - (c) pieņemt citus atbilstošus pasākumus.
3. Šā panta 2. punktā minētos īstenošanas aktus var pieņemt, lai labotu kādu no šīm situācijām:
 - (a) Apvienotā Karaliste piešķir subsīdijas;
 - (b) Apvienotā Karaliste nav ieviesusi vai faktiski nepiemēro konkurences tiesību aktus;
 - (c) Apvienotās Karalistes nav izveidojusi vai neuztur neatkarīgu konkurences iestādi;
 - (d) Apvienotās Karalistes piemēro tādas darba ņēmēju aizsardzības, drošības, drošuma vai vides aizsardzības standartus, kas ir zemāki par tiem, kas noteikti Savienības tiesību aktos, vai, ja Savienības tiesību aktos nav attiecīgu noteikumu, tie ir zemāki par tiem, ko 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 vai Apvienotās Karalistes lidostām. Ja Apvienotās Karalistes kompetentās iestādes, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājs vai Apvienotās Karalistes lidosta nesniedz pieprasīto informāciju saprātīgā termiņā, ko noteikusi Komisija, vai sniedz nepilnīgu informāciju, Komisija var rīkoties saskaņā ar 2. punktu.

6. pants

Darbības atļauja

1. Neskarot Savienības un dalībvalstu tiesību aktus aviācijas drošības jomā, lai īstenotu tiesības, kas tām piešķirtas saskaņā ar 3. pantu, Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājiem ir jāsaņem darbības atļauja no katras dalībvalsts, kurā tie vēlas darboties.
2. Saņemot pieteikumu darbības atļaujas saņemšanai no Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja, attiecīgā dalībvalsts bez liekas kavēšanās piešķir atbilstošu darbības atļauju, ar nosacījumu, ka:
 - (a) Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātājam, kas iesniedz pieteikumu, ir derīga darbības licence saskaņā ar Apvienotās Karalistes tiesību aktiem; un
 - (b) pār Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāju, kas iesniedz 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 savus pieteikumus darbības atļaujas saņemšanai ir tiesības iesniegt no šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Dalībvalstis ir pilnvarotas apstiprināt minētos pieteikumus no minētās dienas, ja ir izpildīti šāda apstiprinājuma nosacījumi. Tomēr tādējādi piešķirtās atļaujas stājas spēkā ne agrāk kā šīs regulas piemērošanas pirmajā dienā, kas minēta 12. panta 2. punktā.

7. pants

Darbības plāni, programmas un grafiki

1. Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāji gaisa pārvadājumu pakalpojumu darbības plānus, programmas un grafikus iesniedz katras attiecīgās dalībvalsts kompetentajām iestādēm apstiprināšanai. Visus šādus iesniegumus veic vismaz 30 dienas pirms darbību sākšanas.
2. Ievērojot 6. pantu, darbības plānus, programmas un grafikus *IATA* sezonai, kurā iekrīt 12. panta 2. punktā minētā šīs regulas piemērošanas pirmā diena, un darbības plānus, programmas un grafikus, kas attiecas uz pirmo sezonu pēc tās, var iesniegt un apstiprināt pirms minētās dienas.

8. 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 6. 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 ievērotas piemērojamās drošības un drošuma prasības;
 - (b) nav ievērotas piemērojamās prasības, kas attiecas uz gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa uzņemšanu, ekspluatāciju attiecīgās dalībvalsts teritorijā vai izlidošanu no tās;
 - (c) nav ievērotas piemērojamās prasības attiecībā uz pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un/vai pasta uzņemšanu gaisa kuģī, ekspluatāciju attiecīgās dalībvalsts teritorijā vai izlidošanu no tās (tostarp noteikumi attiecībā uz ieceļošanu, 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 tām to pieprasa saskaņā ar 4. vai 5. pantu.
4. Dalībvalstis informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par visiem lēmumiem atteikt vai atsaukt Apvienotās Karalistes gaisa pārvadātāja darbības atļauju saskaņā ar 1. un 2. punktu.

9. 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 konvenciju.

10. pants

Apspriešanās un sadarbība

1. Dalībvalstu kompetentās iestādes vajadzības gadījumā apspriežas un sadarbojas ar Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm, lai nodrošinātu šīs regulas īstenošanu.
2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai visu informāciju, kas iegūta saskaņā ar 1. punktu, vai jebkādu citu informāciju, kas ir būtiska šīs regulas 4. un 5. panta īstenošanai.

11. pants

Komiteja

Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 25. pantu.

12. 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, no kuras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. panta 3. punktu Savienības tiesību akti Apvienotajai Karalistei vairs nav piemērojami.
Tomēr 6. panta 3. punktu un 7. 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 izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. panta 2. punktu.
4. Šo regulu beidz piemērot agrākajā no šādiem diviem datumiem:
 - (a) dienā, kad stājas spēkā Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgums, ar ko nosaka savstarpējo gaisa pārvadājumu noteikumus, vai, attiecīgā gadījumā, kad to provizoriski piemēro; vai
 - (b) 2020. gada 30. martā.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*