



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 18.7.2006
COM(2006) 396 galīgā redakcija

2006/0130 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par kopīgiem noteikumiem gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai Kopienā
(pārstrādāta)**

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2006) 943}

{SEC(2006) 976}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Liberalizācijas pamatnoteikumi, kas iekļauti Regulās (EEK) Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92 — iekšējā aviācijas tirgus „trešajā paketē” —, ir veicinājuši to, ka gaisa transporta pakalpojumi kļūst arvien efektīvāki un pieejamāki. Tomēr pēdējos desmit gados gūtā pieredze liecina, ka daži trešajā paketē paredzētie pasākumi tiek piemēroti neatbilstoši, vai arī tie jāprecizē vai jāpārskata. Minēto trīs regulu atšķirīgā piemērošana un interpretācija dalībvalstīs un nepieciešamība veikt precizējumus ir iemesls šo regulu pārskatīšanai, lai nodrošinātu vienlīdzīgus darbības nosacījumus visām ES aviosabiedrībām. Trešās paketes pārskatīšanas mērķis ir paaugstināt tirgus efektivitāti, palielināt gaisa pārvadājumu drošību un uzlabot pasažieru aizsardzību.

- **Vispārīgais konteksts**

Pieņemot trīs Padomes Regulas — Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92 —, sauktas arī par „trešo paketi”, 1992. gada 23. jūlijā Kopienas gaisa transporta nozarē tika sasniegta galīgā liberalizācijas pakāpe. Minētās regulas bija turpinājums „pirmajai paketei”, ko pieņēma 1987. gada decembrī, un „otrajai paketei”, ko pieņēma 1990. gada jūnijā.

Vairāk nekā desmit gadus pēc stāšanās spēkā trešā pakete lielā mērā ir pildījusi tās uzdevumu, veicinot nebijušu gaisa transporta nozares izaugsmi Eiropā. Vecie monopoluzņēmumi ir likvidēti, ieviesta kabotāža pa Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem, un visos tirgos pieaugusi konkurence, kas nākusi par labu patērētājiem.

Neraugoties uz minētajiem panākumiem, lielākajai daļai Kopienas aviosabiedrību joprojām raizes sagādā jaudas pārpalikums un pārmērīga tirgus sadrumstalotība. Nekonsekventai trešās paketes tiesību aktu piemērošanai dalībvalstīs un apgrūtinātiem ierobežojumiem attiecībā uz gaisa pārvadājumiem Kopienā ir šādas sekas:

- o vienlīdzīgu darbības nosacījumu neesamība: tirgus efektivitāti ietekmē konkurences izkropļojumi (piemēram, atšķirīgu noteikumu piemērošana attiecībā uz prasībām darbības licencei, ES pārvadātāju diskriminācija, kuras pamatā ir to valstiskā piederība, diskriminējoša attieksme pret maršrutiem uz trešām valstīm, utt.);

- o nekonsekventa noteikumu piemērošana gadījumos, kad no trešām valstīm nomā gaisa kuģus kopā ar apkalpi, tādējādi izraisot konkurences izkropļojumus un radot sociālas sekas;

- o pasažieri nevar izmantot visas iekšējā tirgus priekšrocības, jo nav nodrošināta cenu pārredzamība, vai arī ir izplatīta diskriminācija, kuras pamatā ir dzīvesvietas valsts.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma darbības jomā**

Priekšlikuma mērķis ir pārskatīt un konsolidēt Regulas (EEK) Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92.

- **Saskanība ar Eiropas Savienības politiku un mērķiem citās jomās**

Priekšlikums nostiprina iekšējo tirgu, veicinot tirgus konsolidāciju un šādā veidā radot lielākas konkurences apstākļus Eiropas gaisa pārvadātājiem, kas spēj sekmīgi konkurēt starptautiskā mērogā. Tas palīdz sasniegt Lisabonas stratēģijas mērķus Eiropas konkurētspējas paaugstināšanai.

Īpaša uzmanība ir pievērsta Regulu (EEK) Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92 satūra vienkāršošanai un konsolidēšanai. Tas veikts saskaņā ar Komisijas apņemšanos vienkāršot *acquis* saturu, atjaunināt to un samazināt tā apjomu.

Vairākas ierosinātās izmaiņas var ietekmēt vidi. Jāpiezīmē, ka ietekmei uz vidi uzmanība ir pievērsta arī īpašās Komisijas iniciatīvās, kas iekļautas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā un Eiropas Klimata pārmaiņu programmā (skatīt arī „Kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām”, Komisijas 2005. gada 27. septembra paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, COM(2005) 459).

2) **APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozāres un vispārīgs respondentu raksturojums

Pirms šā priekšlikuma sagatavošanas notika sabiedriskās apspriešanās, lai apkopotu iespējami daudz apsvērumu un ieteikumu no attiecīgajām personām un struktūrām. Komisija saņēma 56 materiālus no valsts iestādēm, starptautiskām organizācijām, gaisa pārvadātājiem un to pārstāvjiem, lidostām un organizācijām, kas pārstāv gaisa transporta nozarē strādājošos vai gaisa transporta lietotājus.

Konsultatīva tikšanās ar ieinteresētajām personām notika Briselē 2004. gada 26. februārī. Tajā piedalījās delegācijas no 11 dalībvalstīm un 11 organizācijām, kas pārstāvēja aviosabiedrības, lidostas, tūrisma operatorus un gaisa transporta nozarē nodarbinātos.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Lielākā daļa respondentu ir apmierināti ar pašreizējām regulām, taču atzīst, ka vajadzīgi daži pielāgojumi un turpmāka saskaņošana, ko varētu nodrošināt, iekļaujot tekstā precīzāku informāciju vai izstrādājot vadlīniju projektus. Ieinteresētās puses atbalsta tekstu modernizāciju un vienkāršošanu, kā arī to noteikumu atcelšanu, kas bija vajadzīgi 1992. gadā, bet šobrīd ir novecojuši.

Attiecībā uz Regulu (EEK) Nr. 2407/92 vajadzīgi sīkāki norādījumi gaisa pārvadātāja finansiālās dzīvotspējas uzraudzības pastiprināšanai un stingrāki noteikumi gaisa kuģu nomai.

Saistībā ar Regulu (EEK) Nr. 2408/92 lielākā daļa respondentu uzsvēra, ka attiecības ar trešām valstīm jāreglamentē ar īpašiem nolīgumiem un noteikumiem. Respondentu vidū plaši izplatīts uzskats, ka jāvienkāršo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību procedūra, taču liels skaits gaisa pārvadātāju norāda uz iespējamiem konkurences

izkropļojumiem, ko varētu radīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pārmērīga izmantošana. Vairākums respondentu izteicās, ka būtu vēlams precizēt noteikumus par satiksmes sadali starp lidostām un noteikt objektīvus kritērijus.

Attiecībā uz Regulu (EEK) Nr. 2409/92 gaisa pārvadātāji ir pret jebkādam izmaiņām, kas varētu apdraudēt viņu brīvību noteikt pārvadājumu maksas, kura patlaban paredzēta konkurences likumā un Regulas (EEK) Nr. 2409/92 aizsardzības noteikumos. Tomēr šķiet, ka dažas valsts un reģionālās iestādes, kā arī lietotāju organizācijas ir gatavas rīkoties, lai nodrošinātu Eiropas Savienībā piedāvāto gaisa pārvadājumu maksu lielāku pārskatāmību un patiesu pieejamību visiem Eiropas iedzīvotājiem.

Visus apspriešanās procesā izteiktos apsvērumus rūpīgi analizēja, sagatavojot pārskatīšanas priekšlikumu. Apspriešanās rezultātus iekļāva ietekmes novērtējumā. Minētajā novērtējumā iesaistīja arī neatkarīgu konsultantu, noslēdzot līgumu uz laiku no 2004. gada decembra līdz 2005. gada oktobrim.

Atklātā apspriešanās internetā notika no 2003. gada 17. martam līdz 2003. gada 30. septembrim. Komisija saņēma 56 atbildes. Rezultāti ir pieejami http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinumi nebija vajadzīgi.

- **Ietekmes novērtējums**

Trešās paketes pārskatīšanas nolūks nav radikāli mainīt tiesisko regulējumu, bet gan drīzāk veikt virkni pielāgojumu, lai risinātu apzinātās problēmas. Visas iespējas, kas pārāk atšķirtos no esošā tiesiskā regulējuma, piemēram, Kopienas licencētājas iestādes izveidošana, tika noraidītas jau apspriešanās procesā. Tāpēc mēs salīdzinājām divas iespējas, proti, „neveikt izmaiņas” un „veikt izmaiņas”, un pēdējā iespēja ietver virkni pasākumu to problēmu risināšanai, kas atklātas, analizējot trešo paketi.

1. Iespēja „neveikt izmaiņas” nozīmē, ka pašreizējās trīs regulās, kas kopā veido iekšējā aviācijas tirgus trešo paketi, izmaiņas netiek veiktas. Iepriekš minētās problēmas, kas rodas trešās paketes regulu nekonsekventas piemērošanas dēļ, visdrīzāk turpinātos vai pat saasinātos, ja tiesību aktos neveiktu nekādas izmaiņas.

2. Iespēja „veikt izmaiņas” ietver virkni izmaiņu trešajā paketē, lai nodrošinātu tās noteikumu saskanīgu un efektīvu piemērošanu. Ietekmes novērtējums apstiprināja, ka iecerētie pasākumi labi atbilst mērķiem un ka to ekonomiskā un sociālā ietekme ir pozitīva, bet ietekme uz vidi — salīdzinoši mērena.

Komisijas veiktais ietekmes novērtējums ir minēts darba programmā, kas pievienota šim priekšlikumam.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Regulas projekta īstenošana nodrošinās efektīvu un saskanīgu Kopienas tiesību aktu piemērošanu iekšējā aviācijas tirgū, paredzot stingrākus un precīzākus piemērošanas kritērijus (piemēram, attiecībā uz darbības licencēm, gaisa kuģu nomu, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un satiksmes sadales noteikumiem). Ar priekšlikumu arī stiprinās iekšējo tirgu, atceļot spēkā esošos ierobežojumus attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar veciem divpusējiem nolīgumiem starp dalībvalstīm un piešķirot Kopienai tiesības risināt sarunas ar trešām valstīm par satiksmes tiesībām Kopienā. Ar to nostiprinās patērētāju tiesības, veicinot cenu pārskatāmību un nediskriminējošu attieksmi.

Priekšlikumā vienkāršoti un konsolidēti tiesību akti, jo tajā izsvītrotas trešās paketes regulu novecojušās daļas un vajadzības gadījumā precizēts tiesību aktu teksts. Trīs spēkā esošās trešās paketes regulas paredzēts konsolidēt vienā dokumentā.

- **Juridiskais pamats**

Šis regulas projekts, ar ko atceļ Regulas (EEK) Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92, pamatojas uz Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ.

- Pieredze, kas gūta, piemērojot iekšējā aviācijas tirgus trešās paketes tiesību aktus, liecina, ka dalībvalstīs tiesību akti nav interpretēti un piemēroti vienādi. Šī situācija kavē vienādu darbības nosacījumu nodrošināšanu visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem. Ņemot vērā to, ka aviācija starptautiska nozare, šīs problēmas nevar atrisināt dalībvalstu līmenī.

- Nevienādā trešās paketes tiesību aktu piemērošana ir iemesls konkurences izkropļojumiem iekšējā aviācijas tirgū, jo dažādu dalībvalstu gaisa pārvadātāju darbība nenorit vienādos apstākļos.

Priekšlikuma mērķi labāk tiks sasniegti ar Kopienas mēroga pasākumiem šādu iemeslu dēļ.

- Trešās paketes tiesību aktu saskanīgāku piemērošanu vislabāk var panākt, precizējot un konkretizējot tās noteikumus Kopienas līmenī.

- Kopienas tiesību aktos jānovērš vairāki šķēršļi brīvai gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.

- Ņemot vērā to, ka apzinātās problēmas ir starptautiskas, tās var atrisināt tikai Eiropas Savienības līmenī.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ.

- Ierosinātā trešās paketes pārskatīšana neattiecas uz valsts lēmumu darbības jomu, taču tā palīdz nodrošināt Kopienas tiesību aktu saskanīgu interpretāciju. Tikai konkrētos gadījumos, kuros valsts lēmumi ir iespējamais iemesls nopietniem traucējumiem tirgus darbībā, Kopienai ir paredzētas lielākas iejaukšanās tiesības.

- Valsts iestāžu administratīvais slogs dažās dalībvalstīs var palielināties darbības licenču uzraudzības jomā, jo priekšlikumā paredzēta stingrāka uzraudzība. Tomēr citās priekšlikuma jomās administratīvais slogs nemainīsies vai samazināsies (piemēram, attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām).

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātie juridiskie instrumenti: regula.

Citi tiesību akti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Regula ir vispiemērotākais juridiskais instruments, jo

- priekšlikums attiecas uz trīs spēkā esošu regulu pārskatīšanu,

- tā mērķis ir nodrošināt Kopienas tiesību aktu saskanīgāku piemērošanu iekšējā aviācijas tirgū.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Vienkāršošana**

Priekšlikumā paredzēta tiesību aktu vienkāršošana.

Šajā priekšlikumā svītroti novecojuši pasākumi un, kur vien iespējams, pārskatīts regulu saturs, struktūra un formulējums, lai uzlabotu to izpratni un novērstu neprecīzu interpretāciju. Turklāt, ņemot vērā šādi vienkāršojušos regulu struktūru, tās konsolidētas vienā tekstā.

Priekšlikums ir ietverts Komisijas pastāvīgajā programmā *acquis communautaire* atjaunināšanai un vienkāršošanai un Komisijas darba un likumdošanas programmā ar atsauces numuru 2002/TREN/28.

- **Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana**

Ja priekšlikumu pieņems, spēkā esošie tiesību akti būs jāatceļ.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ar priekšlikumu ierosinātais tiesību akts ir par jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tādēļ tas jāattiecina uz EEZ.

- **Sīkāks priekšlikuma izskaidrojums**

1. Priekšlikumā noteiktas stingrākas prasības darbības licences piešķiršanai un anulēšanai.

Aviosabiedrību finansiālās stabilitātes pārbaudes nav vienādi stingras atkarībā no tā, kāda dalībvalsts izdevusi licenci. Tāpēc ne vienmēr tiek nodrošināti vienlīdzīgi nosacījumi dažādu dalībvalstu aviosabiedrību darbībai un tiek kavēta tirgus konsolidācija. Turklāt, ja darbību turpina finansiāli novājinātas aviosabiedrības, papildus finanšu riskam, kas klientiem rodas gaisa pārvadātāja bankrota gadījumā, tiek apdraudēta arī drošība.

Priekšlikumā paredzēts, ka dalībvalstis pastiprina darbības licenču uzraudzību un aptur vai anulē tās, ja regulas prasības netiek izpildītas (5. līdz 10. pants). Lai nepieļautu, ka dalībvalsts attiecīgi nerīkojas, priekšlikumā Komisijai piešķirtas tiesības anulēt darbības licenci (14. pants).

Priekšlikums izstrādāts tādā veidā, lai pavērtu iespēju vēl vairāk paplašināt Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) kompetenci attiecībā uz drošības pārraudzību un/vai licencēšanu, lai visefektīvāk un vissaskaņotāk nodrošinātu gaisa pārvadātāju uzraudzību.

2. Priekšlikumā paredzētas stingrākas prasības gaisa kuģu nomai (13. pants).

Nomājot gaisa kuģus kopā ar apkalpi no trešām valstīm, ES aviosabiedrības spēj ievērojami palielināt darbības elastību, tādējādi veicinot ES aviācijas nozares ekonomisko efektivitāti, kas nāk par labu klientiem. Tomēr pašreizējo Regulas (EEK) Nr. 2407/92 noteikumu piemērošana ir iemesls bažām saistībā ar sociāliem un drošības aspektiem. Noteikumi un prakse attiecībā uz nomu (jo īpaši gaisa kuģu nomu kopā ar apkalpi) dalībvalstīs atšķiras.

No trešām valstīm nomātu gaisa kuģu drošības novērtēšana visās dalībvalstīs netiek veikta vienlīdz stingri, tādējādi radot bažas par drošības pakāpi. Reizēm regulāri veiktā gaisa kuģu nomāšana kopā ar apkalpi no trešām valstīm liek domāt par iespējamām negatīvām sociālām sekām.

Ar priekšlikumu ieviestas stingrākas prasības, lai mazinātu negatīvu sociālu seku iespējamību un veicinātu drošību. Priekšlikumā uzsvērts, ka nomas līgumu apstiprināšanas nolūkos kompetentajai licencētājai iestādei jāapliecina, ka ir ievēroti drošības standarti, kas līdzvērtīgi Kopienas prasībām attiecībā uz drošību. Trešās valstīs reģistrēta gaisa kuģa noma tiks atļauta tikai ārkārtas apstākļos, slēdzot līgumu ne vairāk kā uz sešiem mēnešiem ar nosacījumu, ka to atjauno tikai vienu reizi attiecībā uz laikposmu, kas nepārsniedz sešus mēnešus un nesākas tūlīt pēc pirmā sešu mēnešu laikposma.

3. Priekšlikumā precizēti noteikumi, kas piemērojami sabiedrisko pakalpojumu

sniegšanas saistībām (16., 17. un 18. pants).

Noteikumi, kas piemērojami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ir pārskatīti, lai mazinātu administratīvo slogu, nepieļautu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pārmērīgu izmantošanu un piesaistītu konkursiem vairāk pretendentu. Ir izdarīti grozījumi attiecībā uz publicēšanas pienākumu, turpmāk pieprasot *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēt vien saīsinātu paziņojumu.

Lai nepieļautu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pārmērīgu izmantošanu, Komisija var atsevišķos gadījumos pieprasīt sagatavot ekonomikas pārskatu, kurā skaidrots sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību konteksts, un minēto saistību piemērošanas novērtēšanu paredzēts veikt īpaši rūpīgi, ja tās plānots uzlikt attiecībā uz maršrutiem, kurus jau apkalpo dzelzceļa transports, brauciena laikam nepārsniedzot trīs stundas. Mainītas arī konkursa procedūras, pagarinot maksimālo koncesijas periodu no trim uz četriem gadiem (un pieciem gadiem ļoti attālu reģionu gadījumā). Konkurss koncesijas atjaunošanai jāizsludina vismaz sešus mēnešus iepriekš, lai ļautu rūpīgi novērtēt, vai arī turpmāk ir vajadzīga ierobežota piekļuve maršrutam.

Bez tam ieviesta arī procedūra steidzamiem gadījumiem, lai reaģētu uz pēkšņiem satiksmes pārtraukumiem maršrutos, attiecībā uz kuriem uzliktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

Ja arī pēc ierosinātās regulas pieņemšanas tiks garantēta pārskatāmība, nediskriminējoša attieksme un proporcionālitate, līdzvērtīgas tām, ko Komisija ierosinājusi savā priekšlikumā par kompensāciju noteikšanu un piešķiršanu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kā arī lai uzņēmējiem nodrošinātu juridisko noteiktību attiecībā uz kompensācijām, ko maksā par to sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu, kuras uzliktas saskaņā ar šo regulu, Komisija plāno vēlākais vienlaikus ar šīs regulas stāšanās spēkā pieņemt saistošu tiesību aktu, kas pamatojas uz 86. panta 3. punktu un ar ko nosaka, ka atbilstīgi šai regulai piešķirtās kompensācijas ir saderīgas ar kopējo tirgu un uz tām neattiecas paziņošanas procedūra, ciktāl minētās kompensācijas var veidot valsts atbalstu. Minētais tiesību akts varētu būt Komisijas 2005. gada 28. novembra lēmuma (OVL 312, 29.11.2005.) atjaunināta redakcija, iekļaujot tajā atsauci uz šo jauno regulu un paplašinot darbības jomu attiecībā uz visām kompensācijām, kas atbilstīgi šai regulai aviosabiedrībām piešķirtas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu.

4. Ar priekšlikumu tiek novērsta neatbilstība starp iekšējo aviācijas tirgu un pārvadājumiem uz trešām valstīm (15. un 22. pants).

Ņemot vērā apspriešanās procesā izteiktos viedokļus, priekšlikumā attiecības ar trešām valstīm skartas vien tiktāl, ciktāl tās ir tieši saistītas ar trešajā paketē iekļautajiem noteikumiem, tostarp tiem, kas attiecas uz Eiropas Vienoto gaisa telpu.

Lai nodrošinātu saskaņību starp iekšējo tirgu un tā ārējiem aspektiem, ieskaitot Eiropas Vienotās gaisa telpas aspektus, trešo valstu aviosabiedrību piekļuvei Eiropas iekšējam tirgum pārvaldīs saskaņotā veidā, risinot sarunas Kopienas līmenī. Tādēļ Eiropas Kopienas būs atbildīgas par sarunām ar trešām valstīm par to satiksmes tiesībām Kopienā.

Tiks atcelti atlikušie ierobežojumi, kas izriet no dalībvalstu noslēgtajiem divpusējiem

nolīgumiem, nodrošinot nediskriminējošu attieksmi attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātāju sadarbības lidojumiem un cenu noteikšanu tādos maršrutos uz trešām valstīm, kuros iekļautas lidostas dalībvalstīs, kas nav gaisa pārvadātāja reģistrācijas dalībvalsts.

5. Priekšlikumā precizēti noteikumi, kas piemērojami satiksmes sadalei starp lidostām (19. pants).

Pašreizējā divpakāpju procedūra, vispirms izveidojot lidostu sistēmu un tad paredzot satiksmes sadales noteikumus, ir aizstāta ar vienpakāpes procedūru, kurā vairs netiek izmantota „lidostu sistēmas” koncepcija. Dalībvalstis var ieviest satiksmes sadales noteikumus lidostām, kas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju, taču iepriekš nepieciešams apstiprinājums no Komisijas (to dod pēc apspriešanās ar attiecīgo komiteju). Turklāt paredzēts, ka attiecīgās lidostas jānodrošina ar atbilstošu transporta infrastruktūru, un starp lidostām un pilsētu vai konurbāciju, ko tās apkalpo, jānodrošina bieža, uzticama un efektīva sabiedriskā transporta satiksme.

Priekšlikumā noteikts, ka, izstrādājot satiksmes sadales noteikumus, ievēro proporcionalitātes un pārredzamības principus un pamatojas uz objektīviem kritērijiem. Ar minēto noteikumu nodrošina to, ka satiksmes sadales noteikumus nevar ļaunprātīgi izmantot, lai diskriminētu gaisa pārvadātājus.

6. Ar priekšlikumu tiek veicināta cenu pārredzamība pasažieriem un godīga cenu noteikšana.

Bieži izplatīta šobrīd ir prakse publicēt pārvadājumu maksas, kurās nav iekļauti nodokļi, nodevas un pat papildu maksa par degvielu, šādā veidā kavējot cenu pārredzamību. Nepietiekama cenu pārredzamība rada konkurences izkropļojumus, kuru dēļ klienti parasti maksā augstākas cenas. Bez tam Komisija vēl joprojām uzzina par gadījumiem, kad pasažieri tiek diskriminēti saistībā ar viņu pastāvīgo dzīvesvietu.

Priekšlikumā paredzēts, ka gaisa pārvadājumu cenās turpmāk tiks iekļauti visi piemērojamie nodokļi, nodevas un maksas un ka gaisa pārvadātājiem turpmāk jānodrošina sabiedrība ar izsmeļošu informāciju par gaisa pārvadājumu cenām un tarifiem, un par atbilstošajiem nosacījumiem (2. panta 18. punkts un 24. panta 1. punkts).

Gaisa pārvadājumu maksas jānosaka, nediskriminējot pasažierus saistībā ar viņu valstisko piederību vai pastāvīgo dzīvesvietu Kopienā (24. panta 2. punkts). Turklāt pārvadātāja piedāvāto gaisa pārvadājumu maksām jābūt pieejamām neatkarīgi no ceļojumu aģentūras reģistrācijas vietas.

Pieredze, kas gūta, piemērojot trešās paketes tiesību aktus par gaisa transporta liberalizāciju, liecina, ka nav bijis tādu tirgus darbības traucējumu, kuri attaisnotu vajadzību paturēt spēkā vairākus noteikumus, ar ko regulē gaisa pārvadājumu maksas, piemēram Regulas (EEK) Nr. 2409/92 6. pantā paredzētos aizsardzības pasākumus. Ņemot vērā minētos apstākļus un vispārīgos konkurences noteikumus, šie nozarei raksturīgie pasākumi regulā ir svītroti.

↓ 2407/92 - 2408/92 - 2409/92
(pielāgots)

2006/0130 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai Kopienā

(Teksts ar EEA nozīmi)

☒ EIROPAS PARLAMENTS UN ☒ EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā ~~84. panta 2. punktu~~
☒ 80. panta 2. punktu ☒,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

~~ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu,~~

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

↓ jauns

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁴,

tā kā:

(1) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu⁵, Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem⁶ un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem⁷

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁵ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

⁶ OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Pievienošanās aktu.

⁷ OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.

jāizdara vairākas būtiskas izmaiņas. Skaidrības labad minētās regulas jāpārstrādā un jākonsolidē vienā regulā.

- (2) Pieņemot minētās trīs regulas, gaisa transporta nozare Kopienā tika liberalizēta. Lai gan minētā liberalizācija sekmīgi veicināja izaugsmi, konkurenci un zemākas maksas, attiecīgo regulu nekoncekventa piemērošana dalībvalstīs traucē iekšējā aviācijas tirgus darbību.
- (3) Lai nodrošinātu efektīvāku un saskanīgāku Kopienas tiesību aktu piemērošanu iekšējā aviācijas tirgū, jāveic vairāki pašreizējā tiesiskā regulējuma pielāgojumi.
- (4) Ņemot vērā iespējamo saikni starp gaisa pārvadātāja finansiālo stabilitāti un drošību, jāizveido stingrāka gaisa pārvadātāju finansiālās situācijas uzraudzība.
- (5) Ņemot vērā to, ka pieaug to gaisa pārvadātāju nozīmība, kuru darbības bāzes atrodas vairākās dalībvalstīs, kā arī nepieciešamība nodrošināt šādu gaisa pārvadātāju efektīvu pārraudzību, vienai dalībvalstij jāuzņemas atbildība gan par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības, gan par darbības licences uzraudzību.
- (6) Lai nodrošinātu to, ka nepārtraukti tiek uzraudzīta visu Kopienas gaisa pārvadātāju darbības licenču atbilstība prasībām, licencētājām iestādēm regulāri jāveic gaisa pārvadātāja finanšu stāvokļa novērtēšana. Tādēļ gaisa pārvadātājiem jāsniedz pietiekama informācija par savu finanšu stāvokli, it īpaši pirmajos divos darbības gados, jo tie ir sevišķi kritiski gaisa pārvadātāja darbībai tirgū.
- (7) Lai samazinātu risku pasažieriem, jāaizliedz turpināt darbību tiem Kopienas gaisa pārvadātājiem, kas neatbilst prasībām derīgas darbības licences paturēšanai spēkā. Šādos gadījumos kompetentajai licencētājai iestādei darbības licence jāaptur vai jāanulē. Gadījumos, kad kompetentā licencētāja iestāde to neveic, jāatļauj Komisijai apturēt vai anulēt darbības licenci, lai nodrošinātu Kopienas tiesību aktu vienādu piemērošanu.
- (8) Lai nepieļautu, ka pārāk bieži tiek slēgti līgumi par trešās valstīs reģistrētu gaisa kuģu nomu, jo īpaši par gaisa kuģu nomu kopā ar apkalpi, minētā iespēja jāatļauj tikai ārkārtas situācijās, piemēram, ja Kopienas tirgū trūkst piemērotu gaisa kuģu, jānosaka stingri laika ierobežojumi un jāpieprasa atbilstība drošības standartiem, kas līdzvērtīgi Kopienas tiesību aktos paredzētajiem drošības noteikumiem.
- (9) Lai nodrošinātu iekšējā aviācijas tirgus drošu un saskanīgu darbību, vēlams, lai Kopiena būtu atbildīga par sarunām ar trešām valstīm par to satiksmes tiesībām Kopienā. Tas novērstu iespējamās neatbilstību starp nosacījumiem iekšējā tirgū un atsevišķu dalībvalstu sarunās panākto vienošanos.
- (10) Lai pilnībā pabeigtu iekšējā aviācijas tirgus izveidi, jāatceļ joprojām spēkā esošie ierobežojumi, ko savstarpēji piemēro dalībvalstis, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz sadarbības lidojumiem maršrutos uz trešām valstīm vai cenu noteikšanu maršrutos uz trešām valstīm ar nosēšanos citā dalībvalstī (sestās brīvības lidojumi).
- (11) Skaidri un nepārprotami jāizklāsta nosacījumi, ar kādiem var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, savukārt attiecīgās konkursa procedūras jāizstrādā tā, lai ļautu konkursā piedalīties pietiekamam skaitam pretendentiem. Komisijai jābūt

iespējai iegūt visu nepieciešamo informāciju, lai atsevišķos gadījumos varētu novērtēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ekonomisko pamatotību.

- (12) Jāprecizē un jāvienkāršo spēkā esošie noteikumi par satiksmes sadali starp lidostām, kas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju.
- (13) Ir lietderīgi nodrošināt dalībvalstīm iespēju reaģēt uz pēkšņām problēmām, ko izraisījuši neparedzēti vai nenovēršami apstākļi, kas tehniski vai praktiski apgrūtina gaisa pārvadājumu veikšanu.
- (14) Pasažieriem jābūt pieejai vienādiem tarifiem attiecībā uz tiem pašiem lidojumiem neatkarīgi no viņu dzīves vietas Kopienā vai valstiskās piederības un neatkarīgi no ceļojumu aģentūras darbības vietas Kopienā.
- (15) Pasažieriem jābūt iespējai faktiski salīdzināt dažādu aviosabiedrību tarifus. Tādēļ publiskotajiem tarifiem jāatspoguļo galīgā cena, kas jāmaksā pasažierim, ieskaitot visus nodokļus, nodevas un maksas.
- (16) Šīs regulas īstenošanai veicamie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁸.
- (17) Tā kā Kopienas tiesību aktu vienveidīgāku piemērošanu attiecībā uz iekšējo aviācijas tirgu dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt tāpēc, ka gaisa transports ir starptautiska nozare, un minēto mērķi pilnīgāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī regula nosaka tikai to, kas vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (18) Tāpēc jāatceļ Regula (EEK) Nr. 2407/92, Regula (EEK) Nr. 2408/92 un Regula (EEK) Nr. 2409/92,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

⁸ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

I nodaļa. Vispārīgi noteikumi

1. pants

Priekšmets

↓ 2407/92 1. panta 1. punkts
(pielāgots)

~~Šī regula attiecas uz prasībām darbības licenču piešķiršanai un uzturēšanai, ko veic dalībvalstis attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kas reģistrēti Kopienā.~~

↓ 2408/92 1. panta 1. punkts
(pielāgots)

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

↓ 2409/92 1. panta 1. punkts
(pielāgots)

~~Šī regula attiecas uz kritērijiem un procedūrām, kas jāpieņem, lai noteiktu gaisa pārvadājumu maksas un tarifus pārvadājumiem vienīgi Kopienas teritorijā.~~

↓ jauns

1. Ar šo regulu reglamentē Kopienas gaisa pārvadātāju licencēšanu, Kopienas gaisa pārvadātāju tiesības veikt gaisa pārvadājumus Kopienā un cenu noteikšanu gaisa pārvadājumiem Kopienā.

↓ 2408/92 1. panta 2. punkts
(pielāgots)

2. Šīs regulas ☒ III nodaļas ☒ piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo tiesisko statusu saistībā ar strīdu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

↓ 2408/92 1. panta 3. punkts
(pielāgots)

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

↓ 2408/92 1. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2407/92 2. pants (pielāgots)

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā ☒ izmanto šādas definīcijas ☒:

↓ 2407/92 2. panta c) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

- (1) „*darbības licence*” ir atļauja, ko ⇒ kompetentā licencētāja iestāde ⇐ piešķirusi ~~atbildīgā dalībvalsts~~ uzņēmumam, atļaujot tam par atlīdzību un/vai nomas maksu ☒ pa gaisu pārvadāt pasažierus, pastu un/vai kravu ☒ ~~veikt pasažieru, pasta un/vai kravas gaisa pārvadājumus~~, kā noteikts darbības licencē;

↓ jauns

- (2) „*kompetentā licencētāja iestāde*” ir iestāde, kam ir tiesības saskaņā ar II nodaļu piešķirt, atteikt, anulēt vai apturēt darbības licenci;

↓ 2407/92 2. panta a) punkts
(pielāgots)

- (3) „uzņēmums” ir komerciāla vai bezpeļņas fiziska ~~persona~~, vai juridiska persona vai oficiāla iestāde, kas pati par sevi ir vai nav juridiska persona;
-

↓ 2408/92 2. panta c) punkts un
2409/92 2. panta f) punkts

- (4) „gaisa pārvadājums” ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu un/vai par īres maksu pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu;
-

↓ 2408/92 2. panta e) punkts

- (5) „lidojums” ir izlidošana no konkrētas lidostas uz konkrētu mērķa lidostu;
-

↓ 2408/92 2. panta k) punkts

- (6) „lidosta” ir jebkura vieta dalībvalstī, kur notiek komerciālas gaisa transporta darbības;
-

↓ 2407/92 2. panta d) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

- (7) „gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC)” ir ~~dokuments~~ apliecība , ko dalībvalstu kompetentās iestādes ~~izsniedz~~ uzņēmumam vai uzņēmumu grupai un kas ~~apliecina~~ izdod, apliecinot , ka attiecīgajam pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir struktūra, kas garantē gaisa kuģu drošu ekspluatāciju apliecībā norādītajās aviācijas darbībās, ⇒ kā paredzēts attiecīgajos Kopienas tiesību aktu noteikumos ⇐;
-

↓ 2407/92 2. panta g) punkts

- (8) „efektīva kontrole” ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas atsevišķi vai solidāri un sakarā ar faktiskiem vai juridiskiem apsvērumiem 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 piešķir izšķirošu ietekmi uz uzņēmumu vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai citā veidā izšķiroši ietekmē uzņēmuma vadīšanu;

↓ 2407/92 2. panta b) punkts

(9) „*gaisa pārvadātājs*” ir gaisa satiksmes uzņēmums, kuram ir derīga darbības licence;

↓ 2408/92 2. panta b) punkts un
2409/92 2. panta h) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

(10) „*Kopienas gaisa pārvadātājs*” ir gaisa pārvadātājs, kuram ir darbības veikšanai derīga licence, ~~kuru izsniegusi dalībvalsts~~ ⇒ kuru kompetentā licencētāja iestāde izdevusi ⇐ saskaņā ar ☒ II nodaļu ☒ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 ~~par gaisa pārvadātāju licencēšanu~~;

↓ 2407/92 2. panta e) punkts
⇒ jauns

(11) „*komercdarbības plāns*” ir gaisa pārvadātāja attiecīgajā laikposmā paredzētās komercdarbības sīks apraksts, jo īpaši saistībā ar ⇒ paredzamo ⇐ tirgus attīstību un veicamajiem ieguldījumiem, ieskaitot šo darbību finansiālos un saimnieciskos aspektus;

↓ jauns

(12) „*gaisa pārvadājumi Kopienā*” ir gaisa pārvadājumi, ko veic Kopienas teritorijā;

↓ jauns

(13) „*tranzīts*” ir tiesības lidot pāri Kopienas vai trešās valsts teritorijai bez nosēšanās, kā arī veikt nosēšanos, kas nenotiek satiksmes nodrošināšanas nolūkā;

↓ 2408/92 2. panta f) punkts
(pielāgots)

(14) „*satiksmes tiesības*” ir ~~gaisa pārvadātāja tiesības pārvadāt pasažierus, kravu un/vai pastu gaisa pārvadājumos~~ ☒ veikt gaisa pārvadājumus ☒ starp divām Kopienas lidostām;

↓ 2408/92 2. panta 1) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

- (15) „reģionālā lidosta” ir jebkura lidosta, ~~kas nav viena no I pielikumā uzskaitītajām 1. kategorijas lidostām~~ ⇒ kas atbilst vismaz vienam no II pielikumā minētajiem kritērijiem ⇐;
-

↓ 2408/92 2. panta g) punkts

- (16) „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;
-

↓ 2408/92 2. panta d) punkts

- (17) „regulāri gaisa pārvadājumi” ir lidojumu sērijas, kam piemīt visi šie raksturojumi:
- (a) tos veic gaisa kuģis, pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu par maksu un tādā veidā, ka ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas katram lidojumam (tieši no konkrētā gaisa pārvadātāja vai no tā pilnvarotajiem aģentiem),
 - (b) tos veic, lai apkalpotu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām,
 - vai nu saskaņā ar publicēto sarakstu,
 - vai ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamas plānveida sērijas;
-

↓ 2408/92 2. panta n) punkts

- (18) „jauda” ir pasažieru vietu skaits, ko plašai sabiedrībai piedāvā regulāros gaisa pārvadājumos noteiktā laikposmā;
-

↓ 2409/92 2. panta a) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

- (19) „gaisa pārvadājumu maksas” ir ~~ECU~~ ☒ euro ☒ vai vietējā valūtā izteiktas cenas, ko pasažieri maksā gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem par ~~viņu pašu~~ ☒ minēto pasažieru ☒ un viņu bagāžas pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumus, un visi nosacījumi, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, to skaitā atlīdzība un nosacījumi attiecībā uz starpniekiem un citiem palīgdienestiem, ⇒ un kas ietver visus piemērojamos nodokļus, nodevas un maksas; ⇐

↓ 2409/92 2. panta d) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

- (20) „~~kravas~~ ☒ gaisa pārvadājumu ☒ tarifi” ir ~~ECU~~ ⇒ euro ⇐ vai vietējā valūtā izteiktas cenas, kas jāmaksā par kravas pārvadāšanu, un nosacījumi, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi attiecībā uz starpniekiem un citiem palīgdienestiem, ⇒ un kas ietver visus piemērojamos nodokļus, nodevas un maksas ⇐;

↓ 2408/92 2. panta h) punkts un
2409/92 2. panta i) punkts

- (21) „attiecīga dalībvalsts vai dalībvalstis” ir dalībvalstis, kuru teritorijā vai starp kurām tiek veikti gaisa pārvadājumi;

↓ 2408/92 2. panta i) punkts un
2409/92 2. panta j) punkts

- (22) „iesaistītā dalībvalsts vai dalībvalstis” ir attiecīgās dalībvalstis un dalībvalstis, kurās gaisa pārvadātājs vai pārvadātāji, kas veic gaisa pārvadājumus, ir licencēti;

↓ jauns

- (23) „konurbācija” ir apdzīvota vieta, kas aptver vairākas lielākas un mazākas pilsētas, kuras iedzīvotāju skaita pieauguma un paplašināšanās dēļ ir fiziski saplūdušas, izveidojot vienu apbūvētu teritoriju;

↓ 2407/92 2. panta f) punkts
⇒ jauns

- (24) „vadības pārskats” ir ⇒ gaisa pārvadātāja ⇐ sīki izstrādāts attiecīga laikposma ienākumu un izmaksu izklāsts, kurā ir sadalījums pa darbībām, kas saistītas ar gaisa pārvadājumiem, un citām darbībām, kā arī pa aspektiem, kas ir saistīti un nav saistīti ar finansēm.

↓ 2408/92 2. panta m) punkts
(pielāgots)

~~„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;~~

↓ 2409/92 2. panta e) punkts
(pielāgots)

~~„kravas standarttarifi” nozīmē tarifus, ko gaisa pārvadātājs noteiktu normālos apstākļos, ieskaitot parasto atlaižu iespējas;~~

↓ 2409/92 2. panta c) punkts
(pielāgots)

~~„frakta tarifi” nozīmē ECU vai vietējā valūtā izteiktas cenas, ko pasažieri maksā fraktētājiem par pakalpojumiem, kas nozīmē vai ietver viņu pārvadāšanu un viņu bagāžas pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, un visus nosacījumus, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, to skaitā atlīdzību un nosacījumus attiecībā uz starpniekiem un citiem palīgdienestiem;~~

↓ 2409/92 2. panta k) punkts
(pielāgots)

~~„pamatmaksā” nozīmē zemāko pilnībā elastīgo maksu, kas pieejama lidojumam turp vai lidojumam turp un atpakaļ, kuru piedāvā pārdošanai vismaz tādā pašā apmērā kā jebkuru citu pilnībā elastīgo maksu, ko piedāvā par to pašu gaisa pārvadājuma pakalpojumu.~~

↓ 2408/92 2. panta o) punkts
(pielāgots)

~~„sabiedrisko pakalpojumu pienākums” nozīmē jebkuru pienākumu, kas uzlikts kādam gaisa pārvadātājam, kuram dalībvalsts piešķirusi 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.~~

↓ 2409/92 2. panta b) punkts
(pielāgots)

~~„vietas tarifi” nozīmē ECU vai vietējā valūtā izteiktas cenas, ko fraktētāji maksā gaisa pārvadātājiem par to, ka, izmantojot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, tiek pārvadāti fraktētāji vai viņu klienti un viņu bagāža, un visus nosacījumus, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, to skaitā atlīdzību un nosacījumus attiecībā uz starpniekiem un citiem palīgdienestiem;~~

↓ 2408/92 2. panta j) punkts
(pielāgots)

~~„reģistrācijas valsts” nozīmē dalībvalsti, kurā piešķirta b) punktā minētā licence;~~

↓ 2407/92 3. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

II nodaļa. Darbības licence

3. pants

⇒ **Darbības licence** ⇐

1. ~~Neierobežojot 1. panta 2. punktu, nevienam~~ Nevienam Kopienā reģistrētam uzņēmumam nav atļauts ~~Kopienas teritorijā~~ Kopienā par atlīdzību un/vai nomas maksu pārvadāt pa gaisu pasažierus, pastu un/vai kravu, kamēr tam nav piešķirta atbilstoša darbības licence.
-

↓ 2407/92 3. panta 2. punkts
(pielāgots)

Uzņēmums, kas atbilst šīs ~~regulas~~ nodaļas prasībām, ir tiesīgs saņemt darbības licenci. ~~Pati par sevi šī licence nepiešķir nekādas tiesības piekļūt īpašiem gaisa ceļiem vai tirgiem.~~

↓ 2407/92 3. panta 1. punkts
(pielāgots)

2. ~~Neierobežojot 5. panta 5. punktu, dalībvalstis~~ Kompetentā licencētāja iestāde nepiešķir darbības licences ~~vai nepatur tās spēkā~~, ja nav ievērotas šīs ~~regulas~~ nodaļas prasības.
-

↓ 2407/92 1. panta 2. punkts
(pielāgots)

3. ~~Šī regula neattiecas uz pasažieru, pasta un/vai kravas pārvadāšanu pa gaisu ar bezmotora lidaparātiem un/vai ultravieglu mehāniskajiem lidaparātiem un uz vietējiem lidojumiem bez pārvadājuma starp dažādām lidostām. Šīm darbībām piemēro valstu tiesību aktus par darbības licencēm, ja tādi ir, un Kopienas un valsts~~

~~tiesību aktus par gaisa pārvadātāju sertifikātu (AOC).~~ Neierobežojot citus piemērojamus Kopienas noteikumus, valsts vai starptautiskos tiesību aktus, prasība par derīgu darbības licenci neattiecas uz šādām gaisa pārvadājumu kategorijām:

- (a) gaisa pārvadājumi, ko veic ar bezmotora gaisa kuģiem un/vai ultraviegliem mehāniskajiem gaisa kuģiem, un
- (b) vietējie lidojumi bez pārvadājuma starp dažādām lidostām.

↓ 2407/92 4. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

4. pants

⇒ Nosacījumi darbības licences piešķiršanai ⇐

~~Dalībvalsts~~ Kompetentā licencētāja iestāde ~~nepiešķir~~ piešķir darbības licenci uzņēmumam, ~~kam~~ ja

- (a) ~~galvenā darbības vieta~~ ⇒ tā galvenais birojs ⇐ un juridiskā adrese (ja tāda ir) ~~nav dalībvalstī~~ ⇒ ir Kopienā, un tas Kopienā veic lielāko daļu profesionālās darbības ⇐,
- (b) ⇒ tam ir derīga gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC), ⇐
- (c) ⇒ iesniedzot pieteikumu licences saņemšanai dalībvalsts iestādē, tā galvenais birojs un juridiskā adrese (ja tāda ir) ir konkrētajā dalībvalstī, un tas konkrētajā dalībvalstī veic nozīmīgāko profesionālās darbības daļu, un, ja AOC izsniedz valsts iestāde, tā pati dalībvalsts ir atbildīga par AOC uzraudzību, ⇐
- (d) tā galvenā darbības joma ir gaisa transports atsevišķi vai arī kopā ar cita veida komercdarbību, kas saistīta ar gaisa kuģiem vai gaisa kuģu remontu un ekspluatāciju,
- (e) ⇒ uzņēmuma struktūra ļauj kompetentajai licencētājai iestādei īstenot šīs nodaļas noteikumus,
- (f) dalībvalstīm un/vai dalībvalstu pilsoņiem pieder vairāk nekā 50% uzņēmuma, un tie veic uzņēmuma efektīvu tiešu kontroli vai netiešu kontroli ar viena vai vairāku starpniekuzņēmumu palīdzību, izņemot gadījumus, kas paredzēti nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse ir Kopiena,
- (g) tas atbilst 5. pantā paredzētajiem finanšu nosacījumiem,
- (h) tas atbilst 11. pantā noteiktajām apdrošināšanas prasībām. ⇐

↓ 2407/92 4. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~Neierobežojot līgumus un konvencijas, kurām Kopiena ir līgumslēdzēja, uzņēmumam jāpieder un jāturpina piederēt tieši vai uz īpašuma tiesību vairākuma pamata dalībvalstīm un/vai dalībvalstu pilsoņiem. Tam visu laiku jābūt faktiskā šo valstu vai to pilsoņu pārziņā.~~

↓ 2407/92 4. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~Jebkuram uzņēmumam, kuram tieši vai netieši ir dalība gaisa pārvadātāja akciju kontrolpaketē, jāatbilst 2. punkta prasībām.~~

↓ 2407/92 4. panta 3. punkts
(pielāgots)

~~3. a) Neierobežojot 2. un 4. punktu, gaisa pārvadātāji, kuri jau ir atzīti ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 2343/90 I pielikumu un Padomes Regulu (EEK) Nr. 294/91 (1991. gada 4. februāris) par kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu izmantošanu starp dalībvalstīm, patur savas tiesības saskaņā ar šo un saistītajām regulām, kamēr tie atbilst pārējām šīs regulas prasībām un tos tieši vai netieši turpina kontrolēt tās pašas trešās valstis un/vai to pašu trešo valstu pilsoņi, kuru pārziņā tie bijuši šīs regulas pieņemšanas brīdī. Tomēr tos jebkurā brīdī savā pārziņā drīkst pārņemt dalībvalstis un/vai dalībvalstu pilsoņi.~~

~~b) Iespēja pirkt un pārdot kapitāla daļas saskaņā ar a) apakšpunktu neattiecas uz pilsoņiem, kuriem ir būtiska līdzdalība kādā trešo valstu gaisa pārvadājumu uzņēmumā.~~

↓ 2407/92 5. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

5. pants

⇒ Finanšu nosacījumi darbības licences piešķiršanai ⇐

1. ~~Gaisa transporta uzņēmumam, kas pirmoreiz pretendē uz darbības licenci, jāspēj izpildīt licencētājas dalībvalsts kompetento iestāžu pamatotās prasības, pierādot, ka~~
⇒ Kompetentā licencētāja iestāde ⇐ rūpīgi novērtē, vai uzņēmums, kas pirmoreiz iesniedz pieteikumu darbības licences saņemšanai, var pierādīt, ka

(a) tas ~~24~~ ⇒ 36 ⇐ mēnešos no darbības uzsākšanas jebkurā laikā spēj izpildīt savas faktiskās un iespējamās saistības, kas noteiktas saskaņā ar reālistiskiem pieņēmumiem,

- (b) tas pirmos trīs darbības mēnešus, nerēķinoties ne ar kādiem darbības ieņēmumiem, spēj segt savas fiksētās un darbības izmaksas, kas ir saskaņā ar komercdarbības plānu un kas noteiktas saskaņā ar reālistiskiem pieņēmumiem.

↓ 2407/92 5. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. Šā panta izpildei katrs pretendents iesniedz komercdarbības plānu vismaz ~~diviem~~ pirmajiem ⇒ trim ⇐ darbības gadiem. Komercdarbības plānā sīki izklāsta pretendenta finansiālās saiknes ar jebkādu citu komercdarbību, kurā pretendents ir iesaistīts tieši vai ar citu saistītu uzņēmumu starpniecību. Pretendents arī sniedz visu attiecīgo informāciju, jo īpaši ziņas, kas minētas I pielikuma ~~A daļa~~ 1. punktā .

↓ 2407/92 5. panta 7. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

3. Šā panta 1. un 2., ~~3., 4. un 6.~~ punktu nepiemēro gaisa pārvadātājiem, kas darbojas vienīgi ar gaisa kuģiem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 10 t un/vai kuros ir mazāk par 20 vietām. Šādiem gaisa pārvadātājiem visu laiku jāspēj pierādīt, ka to tīrais kapitāls ir vismaz ~~ECU 80000~~ ⇒ 100 000 euro ⇐, vai pēc licencētājas iestādes pieprasījuma sagādāt informāciju, kas saistīta ar ~~5. punktu~~ 9. panta 2. punktu.

Tomēr dalībvalsts var piemērot 1. un 2., ~~3., 4. un 6.~~ punktu attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kurus tā licencējusi un kuri veic regulārus pārvadājumus vai kuru gada apgrozījums pārsniedz 3 miljonus euro ECU.

~~Pēc apspriešanās ar dalībvalsti Komisija var pēc vajadzības palielināt summas, kas minētas a) apakšpunktā, ja saimnieciskā attīstība norāda uz šāda lēmuma nepieciešamību. Šādus grozījumus publicē Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.~~

~~Jebkura dalībvalsts mēneša laikā var Komisijas lēmumu nodot Padomei. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var ārkārtējos apstākļos mēneša laikā pieņemt atšķirīgu lēmumu.~~

↓ 2407/92 9. pants (pielāgots)
⇒ jauns

6. pants

⇒ *Gaisa kuģa ekspluatanta apliecība* ⇐

1. Darbības licences piešķiršana un tās derīgums vienmēr ir atkarīgs no tā, vai ir derīga gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC), kurā norādītas darbības, ko aptver darbības licence, un kura atbilst kritērijiem, kas noteikti ~~attiecīgā Padomes Regulā~~ attiecīgos Kopienas tiesību aktos . ~~Līdz tam laikam, kad būs piemērojama 1. punktā minētā Padomes regula, piemēro valsts normas attiecībā uz AOC vai līdzvērtīgu nosaukumu saistībā ar gaisa transporta operatoru sertifikāciju.~~
2. ⇒ Visas izmaiņas Kopienas gaisa pārvadātāja AOC atspoguļo tā darbības licencē. ⇐

↓ 2407/92 6. pants (pielāgots)
⇒ jauns

7. pants

⇒ *Labas reputācijas apliecinājums* ⇐

1. Ja ~~dalībvalsts kompetentās iestādes~~ darbības licences izsniegšanai ~~pieprasa pierādījumus~~ vajadzīgi pierādījumi par to , ka personām, kas ilgstoši faktiski vadīs uzņēmuma darbību, ir laba reputācija un ka tās nav tikušas izsludinātas par maksātnespējīgām, ~~vai aptur vai atsauce licenci~~ vai pierādījumi darbības licences apturēšanai vai atsaukšanai gadījumā, kad konstatēti nopietni amatpārkāpumi vai kriminālpārkāpumi, ~~ši dalībvalsts~~ ⇒ kompetentā licencētāja iestāde ⇐ kā pietiekamu pierādījumu attiecībā uz ~~etas~~ dalībvalsts pilsoņiem pieņem to, ka tiek uzrādīti dokumenti, ko izsniegušas kompetentās iestādes izcelsmes valstī vai dalībvalstī, ~~no kuras ir citas valsts pilsonis,~~ ⇒ kurā attiecīgajām personām ir pastāvīgā dzīvesvieta, ⇐ par to, ka minētās prasības ir ievērotas.
2. Ja izcelsmes dalībvalsts vai dalībvalsts, ~~no kuras ir ārvalstnieks,~~ ⇒ kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta, ⇐ kompetentās iestādes neizsniedz dokumentus, kas minēti ~~pirmajā daļā~~ 1. punktā , šādus dokumentus aizstāj ar zvērestu vai — dalībvalstīs, kur nav noteikumu par zvērestu, — ar svinīgu solījumu, ko attiecīgā persona dod kompetentajai juridiskajai vai administratīvajai iestādei vai, vajadzības gadījumā, notāram vai kvalificētai profesionālai organizācijai izcelsmes dalībvalstī vai dalībvalstī, ~~no kuras ir persona~~ ⇒ kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta ⇐; šāda varas iestāde, ~~vai~~ notārs ⇒ vai kvalificēta profesionāla organizācija ⇐ izsniedz sertifikātu, kas apliecina zvēresta vai svinīgā solījuma autentiskumu.

3. ~~Dalībvalsts kompetentās iestādes~~ ⇒ Kompetentā licencētāja iestāde ⇐ var pieprasīt, lai dokumentus un sertifikātus, kas minēti 1. ☒ un 2. ☒ punktā, uzrādītu ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc to izsniegšanas.

↓ 2407/92 11. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

8. pants

⇒ *Darbības licences derīgums* ⇐

1. ~~Darbības licence ir derīga tik ilgi, kamēr ☒ Kopienas ☒ gaisa pārvadātājs pilda šīs regulas uzliktās saistības~~ ☒ atbilst šajā nodaļā noteiktajām prasībām. ☒ ~~Taču dalībvalsts var ieviest noteikumu par pārskatīšanu gadu pēc jaunas darbības licences piešķiršanas un turpmāk ik pēc pieciem gadiem.~~

↓ 2407/92 art. 4(5) (pielāgots)
⇒ jauns

☒ Kopienas ☒ gaisa pārvadātājam pēc pieprasījuma vienmēr jāspēj pierādīt ~~atbilstību darbības licencei~~ ⇒ kompetentajai licencētājai iestādei to, ka tas atbilst ⇐ ☒ visām šajā nodaļā noteiktajām ☒ ~~kā tas noteikts saskaņā ar šā panta prasībām. Komisija pēc dalībvalsts lūguma pārbauda atbilstību šā panta prasībām un, ja nepieciešams, pieņem lēmumu.~~

↓ jauns

2. Kompetentā licencētāja iestāde rūpīgi uzrauga atbilstību šīs nodaļas prasībām. Tā noteikti pārbauda atbilstību minētajām prasībām divus gadus pēc jaunas darbības licences piešķiršanas, ja ir aizdomas par iespējamu problēmu, vai arī pēc Komisijas pieprasījuma.

Ja kompetentajai licencētājai iestādei rodas aizdomas par to, ka Kopienas gaisa pārvadātāja finanšu problēmas var ietekmēt tā darbības drošību, tā nekavējoties informē iestādi, kuras kompetencē ir AOC izdošana.

↓ 2407/92 11. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

3. ⇒ Darbības licence jāiesniedz atkārtotai apstiprināšanai, ⇐ ja ☒ Kopienas ☒ gaisa pārvadātājs

- (a) sešu mēnešu laikā pēc darbības licences piešķiršanas nav uzsācis darbību,
- (b) ir pārtraucis darbību uz vairāk nekā trim mēnešiem. sešos mēnešos pēc licences izsniegšanas pārstāj darboties vai nesāk darbību, atbildīgā darbības izlemj, vai darbības licence par jaunu jāiesniedz apstiprināšanai.

↓ 2407/92 5. panta 6. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

4. Katru finanšu gadu Kopienas gaisa pārvadātājs sešus mēnešus pēc kontu slēgšanas dienas bez nepamatotas vīleimāšanās iesniedz kompetentajai licencētājai iestādei pārbaudītus pārskatus par iepriekšējo finanšu gadu. Pirmajos divos Kopienas gaisa pārvadātāja darbības gados I pielikuma 3. punktā minētos datus ik pēc sešiem mēnešiem atjaunina un dara pieejamus kompetentajai licencētājai iestādei. Jebkurā laikā pēc licencētājas iestādes pieprasījuma gaisa pārvadātājs nodrošina ar informāciju, kas attiecas uz 5. punktu, jo īpaši ar ziņām, kas minētas pielikuma C daļā.

⇒ Kompetentā licencētāja iestāde jebkurā laikā var pārbaudīt finanšu stāvokli Kopienas gaisa pārvadātājam, kuram tā piešķirusi darbības licenci, pieprasot attiecīgu informāciju un jo īpaši I pielikuma 3. punkta minētos datus.

↓ 2407/92 5. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

5. Kopienas gaisa pārvadātājs paziņo kompetentajai licencētājai iestādei
- (a) iepriekš — par saviem licences pilnvaru plāniem attiecībā uz jaunu, regulāru gaisa pārvadājumu veikšanai vai neregulāriem lidojumiem uz pasaules daļu vai reģionu, kas agrāk nav apkalpots, izmantojamo lidaparātu tipa vai skaita maiņu vai būtiskām pārmaiņām savas darbības diapazonā,
- (b) iepriekš — par jebkādu paredzētu uzņēmumu apvienošanos vai pārņemšanu,
- (c) 14 dienu laikā — par visām pārmaiņām īpašumtiesībās, kas ir 10% vai vairāk no Kopienas gaisa pārvadātāja vai tā mātes uzņēmuma, vai koncerna galvenā uzņēmuma kopējā akciju portfeļa. Komercdarbības plāna iesniegšana par 12 mēnešiem divus mēnešus iepriekš par periodu, uz kuru tas attiecas, saskaņā ar šo punktu ir pietiekams paziņojums, lai mainītu esošās darbības un/vai apstākļus, kas ir ietverti šajā komercdarbības plānā.

↓ 2407/92 5. panta 4. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

6. Ja kompetentā licencētāja iestāde uzskata, ka izmaiņām, kas paziņotas saskaņā ar ~~3.~~ 5. punktu, ir būtiska ietekme uz Kopienas gaisa pārvadātāja finansēm, tā papildus 4. punktā paredzētajai informācijai var pieprasīt pārskatīta komercdarbības plāna iesniegšanu, tajā ietverot minētās izmaiņas un aptverot vismaz 12 mēnešu laikposmu no tā īstenošanas sākuma, kā arī ~~attiecināmu informāciju, ieskaitot ziņas, kas minētas I pielikuma B daļā 2. punktā lai novērtētu, kā gaisa pārvadātājs izpilda savas esošās un iespējamās saistības šajos 12 mēnešos.~~

Kompetentā licencētāja iestāde pieņem lēmumu par pārskatīto komercdarbības plānu ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc tam, kad tai iesniegta visa vajadzīgā informācija

↓ 2407/92 11. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

7. Kompetentā licencētāja iestāde saistībā ar Kopienas gaisa pārvadātājiem, kurus tā dalībvalsts licencējusi, ~~ta~~ izlemj, vai darbības licence par jaunu jāiesniedz apstiprināšanai gadījumos, kad mainījies viens vai vairāki elementi, kas skar ~~uzņēmuma~~ Kopienas gaisa pārvadātāja juridisko stāvokli, jo īpaši gadījumos, kad notiek uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšana. ~~Konkrētie gaisa pārvadātāji var turpināt darbību, ja vien licencētāja iestāde, izklāstot cēloņus, nenolemj, ka ir apdraudēta drošība.~~

↓ 2407/92 5. panta 7. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

8. Šā panta ~~1., 2., 3.,~~ 4., 5. un 6. punktu nepiemēro gaisa pārvadātājiem, kas darbojas vienīgi ar gaisa kuģiem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 10 t un/vai kuros ir mazāk par 20 vietām. Šādiem gaisa pārvadātājiem vienmēr jāspēj pierādīt, ka to tīrais kapitāls ir vismaz ~~ECU 80000~~ 100 000 euro , vai pēc licencētājas iestādes pieprasījuma sagādāt informāciju, kas saistīta ar ~~5. punktu~~ 9. panta 2. punktu.

Tomēr dalībvalsts var piemērot ~~1., 2., 3.,~~ 4., 5. un 6. punktu attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kurus tā licencējusi un kuri veic regulārus pārvadājumus, vai kuru gada apgrozījums pārsniedz 3 miljonus euro ~~ECU~~.

~~Pēc apspriešanās ar dalībvalsti Komisija var pēc vajadzības palielināt summas, kas minētas a) apakšpunktā, ja saimnieciskā attīstība norāda uz šāda lēmuma nepieciešamību. Šādus grozījumus publicē Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.~~

~~Jebkura dalībvalsts mēneša laikā var Komisijas lēmumu nodot Padomei. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var ārkārtējos apstākļos mēneša laikā pieņemt atšķirīgu lēmumu.~~

↓ 2407/92 5. panta 5. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

9. pants

⇒ *Darbības licences apturēšana vai anulēšana* ⇐

- ~~1. Licencētājas iestādes drīkst jebkurā laikā un jebkurā gadījumā, kad ir skaidri norādījumi par to licencēto gaisa pārvadātāja finansiālām problēmām, novērtēt tā finanšu apgrozījumu un~~ ⇒ Kompetentā licencētāja iestāde ⇐ ~~uz 12 mēnešiem apturēt vai atsaukt~~ ⊗ aptur vai anulē darbības ⊗ licenci, ja tā vairs nav pārliccināta par ⊗ Kopienas ⊗ gaisa pārvadātāja faktisko vai iespējamo saistību izpildi. Licencētājas iestādes arī var

⇒ Kompetentā licencētāja iestāde ⇐ uz laiku, ⇒ kas nepārsniedz 12 mēnešus, var ⇐ piešķirt pagaidu licenci līdz ⊗ Kopienas ⊗ gaisa pārvadātāja finansiālai reorganizācijai, ja vien nav apdraudēta drošība ⇒ minētajā pagaidu licencē atspoguļotas visas izmaiņas AOC un ja ir reālas izredzes attiecīgajā laikposmā pietiekami uzlabot finanšu stāvokli ⇐.

↓ 2407/92 12. pants (pielāgots)
⇒ jauns

2. ~~Attiecībā uz gaisa pārvadātāju, pret kuru~~ ⇒ Ja konstatētas skaidras pazīmes par to, ka pastāv finanšu problēma, vai ja pret gaisa pārvadātāju, ko licencējusi kompetentā licencētāja iestāde, ⇐ celta prasība par maksātnespēju vai līdzīga prasība, ~~dalībvalsts nedrīkst pieļaut, ka tam tiek saglabāta darbības licence, ja kompetentā iestāde šajā dalībvalstī ir pārliccināta, ka pārskatāmā laikposmā nav reālu iespēju sekmīgai sanācijai~~ ⇒ tā nekavējoties veic sīku finanšu stāvokļa novērtējumu un, pamatojoties uz tajā izdarītajiem secinājumiem, saskaņā ar šo pantu trīs mēnešu laikā pārskata darbības licences statusu.

Kompetentā licencētāja iestāde informē Komisiju par novērtēšanas procedūru un par tās secinājumiem, kā arī par lēmumu, ko tā pieņem attiecībā uz darbības licences statusu. ⇐

3. ⇒ Ja sešu mēnešu laikā pēc iepriekšējā finanšu gada kontu slēgšanas dienas informācija par 8. panta 4. punktā minētajiem pārbaudītajiem finanšu pārskatiem nav sniegta, kompetentā licencētāja iestāde pieprasa Kopienas gaisa pārvadātājam nekavējoties darīt zināmu informāciju par minētajiem pārbaudītajiem finanšu pārskatiem.

Ja informācija par pārbaudītajiem finanšu pārskatiem netiek sniegta viena mēneša laikā, darbības licenci anulē vai aptur.

Kompetentā licencētāja iestāde informē Komisiju par to, ka gaisa pārvadātājs nav sniedzis informāciju par pārbaudītajiem finanšu pārskatiem sešu mēnešu laikposmā, un par tās veiktajām turpmākajām darbībām. ⇐

4. ⇒ Ja Kopienas gaisa pārvadātāja AOC ir apturēta vai anulēta, kompetentā licencētāja iestāde tūlīt aptur vai anulē minētā gaisa pārvadātāja darbības licenci. ⇐

↓ 2407/92 13. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

10. pants

⇐ *Lēmumi par darbības licencēm* ⇐

1. Lēmumus par iesniegumiem ~~attiecīgā dalībvalsts~~ ⇒ kompetentā licencētāja iestāde ⇐ pieņem iespējami drīz un ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc tam, kad iesniegta visa nepieciešamā informācija, ņemot vērā visus iegūstamos pierādījumus. Lēmumu dara zināmu ☒ pieteikuma iesniedzējam ☒ ~~pretendējošajam gaisa transporta uzņēmumam~~. Atteikumā jābūt norādītiem tā iemesliem.

↓ 2407/92 13. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. ~~Attiecīgā dalībvalsts~~ ⇒ Kompetentās licencētājas iestādes ⇐ atklātībā izziņo darbības licenču piešķiršanas, ⇒ apturēšanas un anulēšanas ⇐ procedūru, ☒ tās arī ☒ ~~un~~ informē Komisiju.

↓ 2407/92 13. panta 4. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

3. ⇒ Sarakstu ⇐ ar ~~dalībvalstu~~ ⇒ kompetento licencētāju iestāžu ⇐ lēmumiem par darbības licences piešķiršanu, ⇒ apturēšanu ⇐ vai anulēšanu ⇒ katru gadu ⇐ publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

↓ 2407/92 13. panta 3. punkts
(pielāgots)

~~Uzņēmums, kura licences pieprasījums tiek noraidīts, var lietot iesniegt Komisijai. Ja Komisija konstatē, ka šīs regulas prasības nav izpildītas, tā pamato savu viedokli par regulas precīzu interpretāciju, neskarot Līguma 169. pantu.~~

↓ 2407/92 7. pants
⇒ jauns

11. pants

⇒ **Apdrošināšanas prasības** ⇐

Jābūt apdrošinātai gaisa pārvadātāju atbildībai nelaimes gadījumā, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu, pastu un trešām personām. ⇒ Attiecīgā gadījumā apdrošināšanas segums atbilst obligātajām prasībām, kas paredzētas Regulā (EK) Nr. 785/2004⁹. ⇐

↓ 2407/92 8. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

12. pants

⇒ **Reģistrācija** ⇐

1. Neierobežojot ~~3. punktu~~ ☒ 13. panta 2. punktu ☒, gaisa kuģus, ko izmanto ☒ Kopienas ☒ gaisa pārvadātājs, ~~pēc dalībvalsts, kura izsniedz licenci, ieskata jāreģistrē tās valsts~~ ☒ tās dalībvalsts ☒ reģistrā, ☒ kas izdod darbības licenci, ☒ vai Kopienā.

~~Ja noma līgums lidaparātam, kas reģistrēts Kopienā, tiek uzskatīts par pieņemamu saskaņā ar 10. pantu, dalībvalsts nepieprasa šā lidaparāta reģistrāciju savā reģistrā, ja tas liktu mainīt šā lidaparāta konstrukciju.~~

⁹ OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.

↓ 2407/92 8. panta 4. punkts
(pielāgots)

2. ~~Piemērojot 2. punkta a) apakšpunktu,~~ Atbilstīgi 1. punktam un saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem un administratīvajiem aktiem ~~ieskaitot tos, kas attiecas uz sertificēšanu par derīgumu lidojumam, dalībvalsts~~ kompetentā licencētāja iestāde bez jebkādas diskriminējošas maksas nevilcinoties uzņemt savas valsts reģistrā gaisa kuģus, kas pieder citu dalībvalstu pilsoņiem, un pārreģistrēt tos no citu dalībvalstu reģistriem. Gaisa kuģu pārreģistrēšanai nepiemēro nekādu maksu papildus parastajai reģistrācijas maksai.

↓ 2407/92 8. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

13. pants

⇒ *Noma* ⇐

1. Gaisa kuģa īpašumtiesības nav nosacījums darbības licences piešķiršanai vai paturēšanai spēkā, ~~bet dalībvalsts attiecībā uz tās licencētajiem gaisa pārvadātājiem var prasīt, lai viņu rīcībā būtu viens vai vairāki lidaparāti īpašuma vai jebkāda nomas līguma veidā.~~

⇒ Uzņēmumam, kas iesniedz pieprasījumu darbības licences piešķiršanai, ir viens vai vairāki gaisa kuģi, kas ir tā īpašumā vai nodoti viņa rīcībā, noslēdzot līgumu par nomu bez apkalpes. ⇐

⇒ Kopienas gaisa pārvadātāja īpašumā ir viens vai vairāki gaisa kuģi vai arī tie nodoti viņa rīcībā, noslēdzot līgumu par nomu bez apkalpes. ⇐

⇒ Kopienas gaisa pārvadātāja rīcībā viens vai vairāki gaisa kuģi var būt nodoti, noslēdzot līgumu par nomu kopā ar apkalpi. ⇐

↓ 2407/92 8. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. Īstermiņa nomas līgumu gadījumā atbilstoši Kopienas gaisa pārvadātāja pagaidu vajadzībām vai citādos ārkārtas apstākļos ~~dalībvalsts~~ kompetentā licencētāja iestāde ⇐ var piešķirt atbrīvojumus no ~~2. punkta a) apakšpunkta~~ ⇐ 12. panta 1. punktā paredzēto reģistrācijas ⇐ prasību izpildes. ⇐ Nekādā gadījumā nevienam Kopienas gaisa pārvadātājam pagaidu vajadzību vai ārkārtas apstākļu dēļ atbrīvojumu nepiešķir ilgāk kā uz sešiem mēnešiem, tomēr atbrīvojumu

var atjaunot vienu reizi attiecībā uz laikposmu, kas nav ilgāks par sešiem mēnešiem un nesākas tūlīt pēc pirmā sešu mēnešu laikposma. ⇐

⇒ Ja gaisa kuģi nomā kopā ar apkalpi, šādus atbrīvojumus piešķir saskaņā ar spēkā esošu nolīgumu, kurā paredzēts savstarpīguma princips attiecībā uz nomu kopā ar apkalpi un kurš noslēgts ar attiecīgo dalībvalsti vai starp Kopienu un trešo valsti, kurā reģistrēts nomātais gaisa kuģis. ⇐

↓ 2407/92 10. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

3. Lai nodrošinātu drošības ~~un atbildības~~ standartus, Kopienas gaisa pārvadātājam, kas izmanto gaisa kuģi no cita uzņēmuma vai nodod to citam uzņēmumam ⇒ ar apkalpi vai bez tās ⇐, no ~~attiecīgās~~ ⇒ kompetentās ⇐ licencētājas iestādes jāiegūst iepriekšējs apstiprinājums šādai darbībai. Apstiprinājuma nosacījumi ietverami pušu nomas līgumā.

↓ 2407/92 10. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

4. ~~Dalībvalsts~~ ⇒ Kompetentā licencētāja iestāde ⇐ neapstiprina līgumus par gaisa kuģu nomu kopā ar apkalpi gaisa pārvadātājam, kuram tā piešķirusi darbības licenci, ja ⇒ vien minētā iestāde nav konstatējusi un rakstiski apstiprinājusi attiecīgajam gaisa pārvadātājam to, ka ⇐ tiek ievēroti drošības standarti, kas ir līdzvērtīgi tiem, ~~ko uzliek 9. pants~~ ⇒ kuri paredzēti attiecīgos Kopienas tiesību aktos ⇐.

↓ 2407/92 14. pants (pielāgots)
⇒ jauns

14. pants

⇒ **Komisijas veiktas pārbaudes** ⇐

1. ⇒ Komisija saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto procedūru pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas pārbauda atbilstību šajā nodaļā noteiktajām prasībām un vajadzības gadījumā pieņem lēmumu par darbības licences apturēšanu vai anulēšanu. ⇐
2. Lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar šo ~~4.~~ pantu, Komisija var iegūt visu nepieciešamo informāciju no ~~attiecīgās dalībvalsts, kam arī jānodrošina tas, ka šo informāciju sniedz tās licencētie gaisa pārvadātāji~~ ⇒ kompetentās licencētājas

iestādes vai tieši no attiecīgā Kopienas gaisa pārvadātāja vai pārvadātājiem Komisijas noteiktā laikposmā. ↩

~~2. Ja prasītā informācija nav iesniegta termiņā, kuru noteikusi Komisija, vai ir iesniegta nepilnīgi, Komisija var ar lēmumu, kas adresēts attiecīgajai dalībvalstij, pieprasīt, lai informācija tiek sniegta. Lēmumā precizē, kāda informācija ir vajadzīga, un nosaka, kādā termiņā tā ir jāiesniedz.~~

~~3. Ja saskaņā ar 2. punktu prasītā informācija nav iesniegta noteiktajā termiņā vai gaisa pārvadātājs citā veidā nav pierādījis, ka izpilda 4. panta prasības, Komisija, izņemot gadījumus, kad pastāv ārkārtas apstākļi, tūlīt informē visas dalībvalstis par stāvokli. Dalībvalstis, līdz brīdim, kad Komisija tās informē par to, ka ir sagādāta dokumentācija, kas pierāda, ka minētās prasības ir izpildītas, var atcelt jebkādas tiesības piekļūt tirgum, kurā gaisa pārvadātājs ir tiesīgs darboties saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem.~~

↓ 2407/92 15. pants (pielāgots)

~~Papildus šīs regulas noteikumiem gaisa pārvadātāji ievēro arī valstu prasības, kas ir saderīgas ar Kopienas normām.~~

↓ 2407/92 16. pants (pielāgots)

~~Neierobežojot 3. panta 1. punktu, darbības licences, kas ir spēkā dalībvalstī šīs regulas spēkā stāšanās brīdī, paliek derīgas saskaņā ar likumiem, uz kuru pamata tās piešķirtas, ne ilgāk kā uz vienu gadu, izņemot 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto gadījumu, kad piemēro trīs gadu maksimālo laiku, kurā gaisa pārvadātājs, kuram ir šīs licences, var veikt nepieciešamos pasākumus, lai izpildītu visas šīs regulas prasības. Šajā pantā par pārvadātājiem, kam ir darbības licences, uzskata arī pārvadātājus, kuri likumīgi darbojas ar derīgām AOC apliecībām, bet kuriem nav licenču brīdī, kad stājas spēkā šī regula.~~

~~Šis pants neierobežo 4. panta 2., 3., 4., un 5. punktu un 9. pantu, izņemot to, ka gaisa pārvadātāji, kas darbojas, pamatojoties uz atbrīvojumiem, kas piešķirti pirms šīs regulas stāšanās spēkā, var turpināt darboties ne ilgāk par iepriekš noteikto maksimālo laiku, līdz brīdim, kad dalībvalstis pieprasa ziņas par to atbilstību 4. pantam.~~

↓ 2407/92 17. pants (pielāgots)

~~Dalībvalstis apspriežas ar Komisiju, pirms pieņem normatīvus un administratīvus aktus šīs regulas īstenošanai. Tās iepazīstina Komisiju ar visiem šiem pasākumiem pēc to pieņemšanas.~~

↓ 2408/92 3. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

III nodaļa. Piekļuve maršrutiem

15. pants

⇒ *Gaisa pārvadājumu veikšana Kopienā* ⇐

- ~~Ievērojot šo regulu, attiecīgā dalībvalsts(-is) atļauj~~ Kopienas gaisa pārvadātājiem ~~ir atļauts~~ ~~izmantot satiksmes tiesības Kopienas teritorijas maršrutos.~~
- ⇒ Kopienas gaisa pārvadātājam nav jāsaņem atļauja vai pilnvarojums no dalībvalstīm, lai tas varētu izmantot satiksmes tiesības. Ja dalībvalstij ir iemesls apšaubīt Kopienas gaisa pārvadātājam izdotas darbības licences derīgumu, tā adresē šo jautājumu kompetentajai licencētājai iestādei. Dalībvalsts nepieprasa Kopienas gaisa pārvadātājiem iesniegt dokumentus vai sniegt informāciju, ko tie jau nodevuši kompetentās licencētājas iestādes rīcībā. ⇐

↓ 2408/92 3. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 3. panta 3. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 3. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 7. pants (pielāgots)
⇒ jauns

3. ~~Attiecīgā(-as) dalībvalsts(-is) atļauj~~ Kopienas gaisa pārvadātājiem, veicot gaisa pārvadājumus ⇒ Kopienā, ir atļauts ⇐ tos savienot un izmantot ~~to pašu reisa numuru~~ ⇒ un slēgt vienošanās par sadarbības lidojumiem, neierobežojot Kopienas konkurences noteikumus, ko piemēro uzņēmumiem. ⇐
4. ⇒ Tiek atcelti visi ierobežojumi, kas attiecas uz Kopienas gaisa pārvadātāju brīvību veikt gaisa pārvadājumus Kopienā un izriet no divpusējiem dalībvalstu nolīgumiem. ⇐
5. ⇒ Neatkarīgi no dalībvalstu divpusējo nolīgumu noteikumiem un saskaņā ar Kopienas konkurences noteikumiem, ko piemēro uzņēmumiem, attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem apvienot gaisa pārvadājumus un slēgt vienošanās par sadarbības lidojumiem, veicot gaisa pārvadājumus no lidostas, uz vai caur lidostu to teritorijā uz jebkuru vietu vai vietām vai no jebkuras vietas vai vietām trešās valstīs. ⇐
6. ⇒ Neierobežojot spēkā esošas tiesības, kas piešķirtas pirms šīs regulas stāšanās spēkā, un neatkarīgi no Regulas (EK) Nr. 847/2004¹⁰ ārpuskopienas gaisa pārvadātājiem nav atļauts izmantot satiksmes tiesības, apvienot gaisa pārvadājumus vai slēgt vienošanās par sadarbības lidojumiem attiecībā uz maršrutiem, kas pilnībā atrodas Kopienas teritorijā, ja vien viņiem tas nav atļauts ar nolīgumu, ko Kopiena noslēgusi ar trešo valsti. ⇐
7. ⇒ Neierobežojot spēkā esošas tiesības, kas piešķirtas pirms šīs regulas stāšanās spēkā, un neatkarīgi no Regulas (EK) Nr. 847/2004 trešo valstu gaisa pārvadātājiem neatļauj tranzītā šķērsot Kopienas teritoriju, izņemot gadījumus, ja attiecīgā trešā valsts ir 1944. gada 7. decembrī parakstītā Starptautiskā Gaisa satiksmes tranzīta nolīguma puse vai arī tā šajā sakarā noslēgusi nolīgumu ar Kopienu. ⇐

¹⁰ OV L 157, 30.4.2004., 7. lpp.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

16. pants

⇒ **Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību vispārīgie principi** ⇐

1. Pēc apspriedēm ar citām attiecīgajām dalībvalstīm un pēc paziņošanas Komisijai un gaisa pārvadātājiem, kas darbojas konkrētajā maršrutā, dalībvalsts var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumiem uz ⇒ reģionālu ⇐ 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 ekonomikas attīstībai reģionā, kurā atrodas šī lidosta. ⇒ Minētās saistības uzliek vienīgi tādēļ, ⇐ lai šajā maršrutā nodrošinātu ~~tādu noteikumiem atbilstīgu~~ regulāru gaisa pārvadājumu ⇒ minimālo apjomu ⇐, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, ~~pārvadājumu apjoma un~~ cenu veidošanas ⇒ vai minimālās jaudas ⇐ standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savas komerciālās intereses.

⇒ Noteiktie standarti, ko piemēro maršrutam, attiecībā uz kuru uzliktas minētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir izstrādāti pārskatāmā un nediskriminējošā veidā ⇐.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
c) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

2. Gadījumos, kad citi transporta veidi nevar nodrošināt ~~pietiekošu un~~ nepārtrauktu apkalpošanu, ⇒ veicot vismaz divus reusus dienā ⇐, attiecīgās dalībvalstis var iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībās prasību par to, ka jebkurš gaisa pārvadātājs, kas plāno darboties šajā maršrutā, garantē, ka tas darbosies šajā maršrutā noteiktu laiku, kurš jānosaka konkrēti un saskaņā ar pārējiem sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikumiem.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
j) apakšpunkts (pielāgots)

3. Ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības uzliktas saskaņā ar ☒ 1. un 2. ☒ ~~a) un c) apakšpunktu,~~ gaisa pārvadātāji tikai pasažieru vietu pārdošanu var piedāvāt vienīgi tad, ja attiecīgais gaisa pārvadājums atbilst visām prasībām, ko uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus. Turpmāk šo gaisa pārvadājumu pakalpojumu uzskata par regulāru gaisa pārvadājumu.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
d) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

4. Ja neviens no gaisa pārvadātājiem nav uzsācis vai vēl nav gatavs uzsākt regulārus gaisa pārvadājumus maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas uzliktas attiecībā uz šo maršrutu, ~~tas~~ dalībvalsts var ierobežot piekļuvi ⇒ regulāriem gaisa pārvadājumiem šajā maršrutā, atļaujot to tikai vienam gaisa pārvadātājam, ~~⇒ šim maršrutam tikai ar vienu gaisa pārvadātāju uz laiku līdz trim~~ ⇒ četriem ⇐ gadiem, un pēc tam situāciju pārskata.

⇒ Minētais laikposms var ilgt arī piecus gadus, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir uzliktas attiecībā uz maršrutu, kura galamērķis ir lidosta ļoti attālā reģionā, kā definēts Līguma 299. panta 2. punktā. ⇐

5. Par tiesībām veikt ☒ 4. punktā minētos ☒ pārvadājumus vai nu atsevišķos maršrutos, vai ⇒ — gadījumos, kad tas ir obligāti nepieciešams darbības apstākļu dēļ, — ⇐ maršrutu grupā ⇒ saskaņā ar 17. pantu ⇐ izsludina atklātu 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.~~

↓ 2408/92/EK, 4. panta 1. punkta
b) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

6. ⇒ Ja dalībvalsts vēlas uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tai jāpaziņo Komisijai, citām attiecīgajām dalībvalstīm un gaisa pārvadātājam, kas apkalpo attiecīgo maršrutu, pilns tā dokumenta teksts, ar kuru paredzēts uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicē informatīvu paziņojumu, kurā

- (a) norādītas abas lidostas, ko savieno attiecīgais maršruts,
- (b) minēta diena, kad stājas spēkā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, un
- (c) norādīta pilna adrese, kurā attiecīgā dalībvalsts nekavējoties un bez maksas dara pieejamu minēto tekstu un visu attiecīgo informāciju un/vai dokumentus, kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. ⇐

7. ~~Regulāras gaisa satiksmes~~ ⇒ Paredzēto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību nepieciešamību un ⇐ pietiekamību dalībvalstīs izvērtē, ņemot vērā

~~— sabiedrības intereses;~~

- (a) ⇒ paredzēto saistību un attiecīgā reģiona ekonomiskās attīstības vajadzību proporcionalitāti, ⇐
- (b) iespēju izmantot, ~~jo īpaši salu reģioniem,~~ citus transporta veidus un šo veidu iespējas apmierināt attiecīgās transporta vajadzības, ⇐ jo īpaši tad, ja plānoto maršrutu apkalpo dzelzceļa transports un brauciena laiks ir īsāks nekā trīs stundas, ⇐
- (c) gaisa pārvadājumu maksas un nosacījumus, ko var piedāvāt klientiem,
- (d) visu gaisa pārvadātāju, kas darbojas vai plāno darboties šajā maršrutā, kopējo ietekmi.
8. ⇒ Diena, kad stājas spēkā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, nepienāk drīzāk par 6. punkta otrajā daļā minētā informatīvā paziņojuma publicēšanas dienu.
9. Uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības vairs nav spēkā, ja vairāk nekā 12 mēnešus nav veikti regulāri gaisa pārvadājumi maršrutā, attiecībā uz kuru uzlikta šādas saistības. ⇐
10. ⇒ Ja saskaņā ar 17. pantu izvēlētais gaisa pārvadātājs pēkšņi pārtrauc pārvadājumus, attiecīgā dalībvalstī, noslēdzot savstarpēju vienošanos, ko nevar atjaunot, ārkārtas apstākļos var izvēlēties citu gaisa pārvadātāju, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ne ilgāk kā sešus mēnešus, saskaņā ar turpmāk minētajiem noteikumiem: ⇐
- (a) ⇒ visas kompensācijas dalībvalstīs maksā atbilstīgi 17. panta 8. punktam; ⇐
- (b) ⇒ saskaņā ar pārskatāmības un nediskriminējošas attieksmes principiem izraugās vienu no Kopienas gaisa pārvadātājiem. ⇐
- ⇒ Par rīcību ārkārtas apstākļos un tās iemesliem nekavējoties informē Komisiju un dalībvalsti vai dalībvalstis. Pēc dalībvalsts vai dalībvalstu pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija var atbilstīgi 25. panta 2. punktā minētajai procedūrai apturēt šo rīcību, ja tā uzskata, ka minētā rīcība neatbilst šā punkta prasībām vai kā citādi ir pretrunā Kopienas tiesību aktiem. ⇐

17. pants

Procedūra atklātajam konkursam attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām

1. Šīs regulas 16. panta 5. punktā paredzēto atklāto konkursu organizē saskaņā ar procedūru, kas izklāstīta no 2. – 11. punktā.
2. Attiecīgā dalībvalsts nosūta Komisijai pilnu tekstu uzaicinājumam piedalīties konkursā.
3. Komisija uzaicinājumu piedalīties konkursā dara zināmu, publicējot informatīvu paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Termiņš konkursa pieteikumu iesniegšanai ir vismaz divi mēneši pēc šāda informatīva paziņojuma publicēšanas dienas. Ja konkurss attiecas uz maršrutu, kuram piekļuve saskaņā ar 16. panta 4. punktu jau ir ierobežota, atļaujot to tikai vienam pārvadātājam, uzaicinājumu piedalīties konkursā publicē vismaz sešus mēnešus pirms jaunas koncesijas sākuma, lai novērtētu vajadzību arī turpmāk ierobežot piekļuvi.
4. Informatīvajā paziņojumā sniedz šādu informāciju:
 - (a) attiecīgā dalībvalsts,
 - (b) attiecīgais maršruts,
 - (c) laikposms, kurā līgums ir spēkā,
 - (d) pilna adrese, kurā attiecīgā dalībvalsts dara pieejamu tekstu uzaicinājumam piedalīties konkursā un visu attiecīgo informāciju un/vai dokumentus, kas saistīti ar atklāto konkursu un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām,
 - (e) konkursa pieteikumu iesniegšanas termiņš.
5. Attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis nekavējoties un bez maksas dara zināmu visu attiecīgo informāciju un dokumentus, ko pieprasījušas atklātajā konkursā ieinteresētās personas.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta g) apakšpunkts (pielāgots)

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

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
k) apakšpunkts (pielāgots)

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

↓ 2408/92 4. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~Attiecībā uz maršrutiem, kuros citi transporta veidi var nodrošināt pietiekošu un nepārtrauktu apkalpošanu un ja piedāvātā jauda pārsniedz 30000 pasažieru vietas gadā, 1. punkta d) apakšpunktu nepiemēro.~~

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
e) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

6. Uzaicinājums piedalīties konkursā un turpmākais līgums cita starpā ietver šādus jautājumus:
- (a) standarti, kuru ievērošanu prasa sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības,
 - (b) noteikumi, kas attiecas uz līguma grozījumiem un tā pārtraukšanu, jo īpaši tādēļ, lai ievērotu neparedzētas izmaiņas,
 - (c) līguma darbības termiņš,
 - (d) ~~sodi~~ ⇒ sankcijas ⇐ līguma neizpildīšanas gadījumā,
 - (e) ⇒ objektīvi un pārskatāmi parametri, pamatojoties uz kuriem aprēķina kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu, ja minēto kompensāciju piešķir. ⇐

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
f) apakšpunkts

7. Pieteikumu atlasī veic pēc iespējas drīzāk, ņemot vērā pārvadājuma atbilstību, ieskaitot cenas un nosacījumus, kas var tikt piedāvāti klientiem, kā arī no attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstīm pieprasītās kompensācijas vērtību, ja tāda tiek pieprasīta.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
h) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

8. Attiecīgā dalībvalsts var ~~atļaut~~ kompensēt saskaņā ar ~~f) apakšpunktu~~ 7. punktu izraudzītajam gaisa pārvadātājam to standartu ievērošanu, ko prasa saskaņā ar ~~šo punktu~~ 16. pantu uzliktās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. ~~Šādā atbildībā~~ Šāda kompensācija ~~ņem vērā šā pakalpojuma izmaksas un no tā gūto ienākumu~~ ⇒ nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama neto izmaksu segšanai, kuras radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā ar tām saistītos gaisa pārvadātāja gūtos ieņēmumus un samērīgu peļņu. ⇐

↓ jauns

9. Dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju par atklātā konkursa un atlases rezultātiem, sniedzot paziņojumu, kurā iekļauta šāda informācija:
- (a) pretendentu skaits, nosaukums un korporatīvā informācija,
 - (b) piedāvājumos iekļautie darbības elementi,
 - (c) piedāvājumos pieprasītā kompensācija,
 - (d) izraudzītā pretendenta nosaukums.
10. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija var pieprasīt dalībvalstīm viena mēneša laikā nosūtīt tai visus attiecīgos dokumentus, kas saistīti ar gaisa pārvadātāja izraudzīšanos sabiedrisko pakalpojumu saistību pildīšanai. Gadījumā, ja pieprasītie dokumenti netiek nosūtīti noteiktajā termiņā, Komisija var pieņemt lēmumu apturēt uzaicinājumu piedalīties konkursā saskaņā ar 25. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

↓ 2408/92 4. panta 1. punkta
i) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

18. pants

⇒ Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pārbaude ⇐

1. Dalībvalstis veic ⇒ visus ⇐ vajadzīgos pasākumus, kas vajadzīgi , lai nodrošinātu, ka jebkurš lēmums, kas pieņemts saskaņā ar ~~šo pantu~~ 16. un 17. pantu , var tikt efektīvi pārskatīts, un jo īpaši iespējami īsākā laikā, ja izrādās,

ka šādi lēmumi pārkāpj Kopienas tiesības vai valsts tiesību aktus, ar kuriem īsteno Kopienas tiesības.

⇒ Jo īpaši Komisija pēc dalībvalsts lūguma vai savas iniciatīvas var pieprasīt, lai dalībvalstis divu mēnešu laikā iesniedz

- (a) dokumentu, kas attaisno vajadzību uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un to atbilstību 16. pantā minētajiem kritērijiem,
- (b) reģiona ekonomikas analīzi,
- (c) uzlikto saistību un ekonomiskās attīstības mērķu proporcionalitātes analīzi,
- (d) esošo gaisa pārvadājumu, ja tādi ir, un citu pieejamo transporta veidu analīzi, kurus varētu uzskatīt par alternatīvu paredzētajai saistību uzlikšanai. ⇐

↓ 2408/92 4. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. Pēc dalībvalsts lūguma, ja šī dalībvalsts uzskata, ka ~~1. punkta~~ 16. un 17. panta noteikumi nevajadzīgi ierobežo maršruta attīstību, vai pēc savas iniciatīvas Komisija veic izmeklēšanu un ~~divu~~ sešu mēnešu laikā pēc lūguma saņemšanas, pamatojoties uz visiem būtiskajiem faktoriem, saskaņā ar 25. panta 2. punktā paredzēto procedūru pieņem lēmumu par to, vai ~~1. punkts~~ 16. un 17. pants ir joprojām piemērojams attiecīgajam maršrutam.

⇒ Līdz šāda lēmuma pieņemšanai Komisija var pieņemt lēmumu par pagaidu pasākumiem, tostarp par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pilnīgu vai daļēju apturēšanu. ⇐

↓ 2408/92 4. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 5. pants (pielāgots)

~~Iekšzemes maršrutiem, kuriem laikā, kad stājas 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.~~

↓ 2408/92 6. pants (pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 8. panta 2. punkts
⇒ jauns

19. pants

⇒ *Satiksmes sadale starp lidostām un satiksmes tiesību izmantošana* ⇐

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

↓ 2408/92 8. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. ~~Šī regula neiespaido dalībvalsts tiesības~~ ⇒ Pēc apspriešanās ar attiecīgo gaisa pārvadātāju dalībvalsts ⇐ bez diskriminācijas attiecībā uz ⇒ galamērķiem Kopienas teritorijā vai ⇐ valstisko piederību, vai gaisa pārvadātāja identitātes datiem ⇒ drīkst ⇐ regulēt ⇒ gaisa ⇐ satiksmes sadali starp lidostām, ~~kas ietilpst lidostu sistēmā~~ ⇒ kas atbilst šādiem nosacījumiem: ⇐

(a) ⇒ lidostas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju, ⇐

(b) ⇒ lidostas ir nodrošinātas ar atbilstošu transporta infrastruktūru, ⇐

(c) ⇒ starp lidostām un pilsētu vai konurbāciju, ko tās apkalpo, ir nodrošināta bieža, uzticama un efektīva sabiedriskā transporta satiksme. ⇐

⇒ Pieņemot visus lēmumus, ar ko regulē gaisa satiksmes sadali starp lidostām, ievēro proporcionalitātes un pārredzamības principu un pamatojas uz objektīviem kritērijiem. ⇐

↓ 2408/92 8. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

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.~~
⇒ Neskarot satiksmes sadales noteikumus, kas ir spēkā pirms šīs regulas pieņemšanas, attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju par tās nodomiem regulēt gaisa satiksmes sadali vai mainīt atsevišķu spēkā esošu satiksmes sadales noteikumu.

Komisija 1. un 2. punkta piemērošanu pārbauda sešu mēnešu laikā pēc minētā lūguma saņemšanas un saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem lēmumu par to, vai dalībvalsts drīkst piemērot pasākumus.

Komisija publicē savu lēmumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un pasākumus nepiemēro pirms Komisijas apstiprinājuma publicēšanas. ↵

↓ 2408/92 8. panta 4. punkts
(pielāgots)

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.~~
-

↓ 2408/92 8. panta 5. punkts
(pielāgots)

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

↓ 2408/92 9. panta 1. punkts
(pielāgots)

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.~~

↓ 2408/92 9. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 9. panta 3. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 9. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~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 pretunā 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.~~

↓ 2408/92 9. panta 5. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

20. pants

Ārkārtas pasākumi

1. ~~Neatkarīgi no 3. un 4. punkta~~ Dalībvalsts var ⇒ atteikt vai ierobežot satiksmes tiesību izmantošanu vai paredzēt nosacījumus to izmantošanai ⇐ ~~veikt vajadzīgo pasākumu~~, lai atrisinātu pēkšņas īstermiņa problēmas, ⇒ kas radušās neparedzētu un nenovēršamu apstākļu dēļ ⇐. ~~Ja šāds pasākums ir saskaņā ar 2. punktu~~ Veicot šādu pasākumu, ⇒ ievēro proporcionalitātes un pārskatāmības principus un pamatojas uz objektīviem un nediskriminējošiem kritērijiem ⇐.

Par šādu pasākumu un tā pietiekamo pamatojumu nekavējoties informē Komisiju un ~~attiecīgo~~ ☒ citas ☒ dalībvalstis. Ja problēmas, kas rada šāda pasākuma nepieciešamību, turpina pastāvēt vairāk nekā 14 dienas, dalībvalsts atbilstīgi informē Komisiju un pārējās dalībvalstis, un ar Komisijas piekrišanu dalībvalsts var pagarināt pasākuma piemērošanu uz laiku līdz 14 dienām.

2. Pēc attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstu 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.

↓ 2408/92 9. panta 6. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 9. panta 7. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2408/92 9. panta 8. punkts
(pielāgots)

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

~~ieviekt jaunu pārvadājumu; vai~~

~~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 ieviekt 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.~~

↓ 2408/92 10. pants (pielāgots)

~~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 pastāvēšana, 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.~~

↓ 2409/92 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

⊗ IV nodaļa. Cenu noteikšanas noteikumi ⊗

21. pants

⇒ Cenu noteikšana ⇐

Neierobežojot 3. punktu ⊗ 23. pantu ⊗, šī regula ⊗ nodaļa ⊗ neattiecas

- (a) uz ☒ gaisa pārvadājumu ☒ maksām un tarifiem, ko iekasē tādi gaisa pārvadātāji, kas nav Kopienas gaisa pārvadātāji,
- (b) uz ☒ gaisa pārvadājumu ☒ maksām un tarifiem, ko nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības saskaņā ar ~~Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību pakalpojumu Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem~~ ☒ III nodaļu ☒.

↓ 2409/92 5. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

22. pants

⇒ *Cenu noteikšanas brīvība* ⇐

1. Neierobežojot ~~šo regulu~~ ☒ 16. panta 1. punktu, 23. un 24. pantu ☒, Kopienas gaisa pārvadātāji brīvi nosaka gaisa pārvadājumu maksas ⇒ un tarifus gaisa pārvadājumiem Kopienā ⇐.
2. ⇒ Neatkarīgi no dalībvalstu divpusējo nolīgumu noteikumiem dalībvalstis nedrīkst pieļaut diskrimināciju, kuras pamatā ir gaisa pārvadātāju valstiskā piederība vai identitātes dati, atļaujot Kopienas gaisa pārvadātājiem noteikt maksas un tarifus attiecībā uz gaisa pārvadājumiem starp to teritoriju un trešām valstīm. Tiek atcelti visi pārējie cenu noteikšanas ierobežojumi, tostarp attiecībā uz tiem maršrutiem uz trešām valstīm, kuri izriet no dalībvalstu divpusējiem nolīgumiem. ⇐

↓ 2409/92 3. pants (pielāgots)

~~Frakta tarifus un vietu un kravas tarifus, ko iekasē Kopienas gaisa pārvadātāji, nosaka, brīvi vienojoties pārvadājuma līgumslēdzējām pusēm.~~

↓ 2409/92 1. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

23. pants

⇒ *Dominance cenu noteikšanā* ⇐

⇒ Neierobežojot nolīgumus, kas noslēgti starp Kopienas un trešām valstīm, attiecībā uz gaisa pārvadājumiem starp Kopienas lidostām ⇐ vienīgi Kopienas gaisa pārvadātāji drīkst ieviest

jaunus produktus vai noteikt identiskiem produktiem zemākas ☒ gaisa pārvadājumu ☒ maksas par jau pastāvošajām maksām.

↓ 2409/92 4. pants (pielāgots)
⇒ jauns

24. pants

⇒ Informācija un nediskriminēšana ⇐

1. Gaisa pārvadātāji, kas darbojas Kopienā, ~~pēc pieprasījuma dara~~ ⇒ sniedz ⇐ sabiedrībai ~~zināmas visas gaisa pārvadājumu pakalpojumu cenas un kravas standarttarifus~~ ⇒ izsmeltošu informāciju par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem, kā arī par saistītajiem nosacījumiem. ⇐
2. ⇒ Gaisa pārvadātāji nosaka gaisa pārvadājumu maksas, nediskriminējot pasažierus atkarībā no viņu valstiskās piederības vai pastāvīgās dzīvesvietas, vai ceļojumu aģentūras darbības vietas Kopienā. ⇐

↓ 2409/92 5. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~Attiecīgā (-s) dalībvalsts(-is), nediskriminējot gaisa pārvadātājus pēc to pilsonības vai identitātes, var prasīt, lai gaisa pārvadājumu maksas tajās tiktu reģistrētas to noteiktajā kārtībā. Šādu reģistrāciju neprasa veikt agrāk par 24 stundām (ieskaitot vienu darba dienu) pirms gaisa pārvadājumu maksu stāšanās spēkā, izņemot gadījumu, kad tiek izlīdzināta jau esoša maksa, kurai vajadzīga tikai iepriekšēja izziņošana.~~

↓ 2409/92 5. panta 3. punkts
(pielāgots)

~~Līdz 1997. gada 1. aprīlim dalībvalsts var prasīt, lai gaisa pārvadājumu maksas tiem iekšzemes maršrutiem, kur darbojas ne vairāk par vienu tās licencētu pārvadātāju, vai divi kopīgai darbībai licencēti pārvadātāji, reģistrētu vairāk nekā vienu darbadienu, bet ne vairāk kā vienu mēnesi pirms gaisa pārvadājumu maksu stāšanās spēkā.~~

↓ 2409/92 5. panta 4. punkts
(pielāgots)

~~Gaisa pārvadājumu maksa var būt pieejama pārdošanai vai pārvadāšanai, kamēr to neattiecināts saskaņā ar 6. pantu vai 7. pantu.~~

↓ 2409/92 6. pants (pielāgots)

~~1. Saskaņā ar šā panta procedūrām, attiecīgā dalībvalsts var jebkurā laikā nolemt:~~

~~a) atcelt pamatmaksu, kura, ņemot vērā visu maksu struktūru konkrētajam maršrutam un citus ar to saistītos faktoros, to skaitā konkurences situāciju tirgū, ir lietotājiem pārmērīgi augsta un neizdevīga saistībā ar gaisa pārvadātāja attiecīgajām pilnībā asinētajām ilgtermiņa izmaksām, to skaitā pietiekamu kapitāla atdevi;~~

~~b) nediskriminējošā veidā, ņemot vērā gaisa pārvadātāju pilnībā asinētās ilgtermiņa izmaksas, apturēt cenu tālāku kritumu tirgū maršrutam vai maršrutu grupai, ja tirgus konjunktūra novedusi pie gaisa pārvadājumu maksu stabilas lejupvirzības, ievērojami atkāpjoties no parastajām sezonas cenu svārstībām, tādējādi visiem attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem ar attiecīgajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem radot liela apjoma zaudējumus.~~

~~2. Lēmumu, ko pieņem saskaņā ar 1. punktu, skaidri pamatojot, paziņo Komisijai un visām pārējām iesaistītajām dalībvalstīm, kā arī attiecīgajam (-iem) gaisa pārvadātājam (-iem).~~

~~3. Ja četrpadsmit dienu laikā kopš paziņojuma saņemšanas neviena cita attiecīgā dalībvalsts vai Komisija, pamatojoties uz 1. punktu, nav paziņojusi par kādām domstarpībām, dalībvalsts, kura pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 1. punktu, var uzdot attiecīgajam (-iem) gaisa pārvadātājam (-iem) atkarībā no apstākļiem atcelt pamatmaksu vai atturēties no tālākiem maksas pazeminājumiem.~~

~~4. Domstarpību gadījumā jebkura iesaistītā dalībvalsts var prasīt apspriedes situācijas pārskatīšanai. Apspriedes notiek 14 dienu laikā pēc to pieprasīšanas, ja nevienojas eitādi.~~

↓ 2409/92 7. pants (pielāgots)

~~1. Pēc iesaistītas dalībvalsts pieprasījuma Komisija pārbauda, vai saskaņā ar 6. pantu pieņemtais lēmums rīkoties vai nerīkoties atbilst 6. panta 1. punkta kritērijiem. Dalībvalsts vienlaikus informē eitu (-as) attiecīgo(-ās) dalībvalsti (-is) un attiecīgo (-s) gaisa pārvadātāju (-s). Komisija nekavējoties publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* informāciju par to, ka attiecībā uz gaisa pārvadājumu maksu (-ām) ir iesniegts pieteikums par pārbaudei.~~

~~2. Neatkarīgi no 1. punkta, Komisija, pamatojoties uz sūdzību, ko iesniegusi puse ar likumīgām interesēm, var izmeklēt, vai gaisa pārvadājumu maksas atbilst 6. panta 1. punkta kritērijiem. Komisija nekavējoties publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* informāciju par to, ka attiecībā uz gaisa pārvadājumu maksu (-ām) ir iesniegts pieteikums par pārbaudei.~~

~~3. Gaisa pārvadājumu maksa, kas bija spēkā tai laikā, kad to iesniedza pārbaudīšanai saskaņā ar 1. punktu, paliek spēkā pārbaudes laikā. Tomēr, ja Komisija vai Padome saskaņā ar 8. pantu iepriekšējo sešu mēnešu laikā ir nolēmusi, ka vienāds vai zemāks pamatmaksas līmenis attiecīgajām divām pilsētām neatbilst 6. panta 1. punkta a) apakšpunkta kritērijiem, pārbaudes laikā gaisa pārvadājumu maksa spēkā nepaliek.~~

~~Turklāt, ja ir piemērots 6. punkts, tai laikā, kamēr Komisija veic pārbaudi, attiecīgais gaisa pārvadātājs nedrīkst piemērot augstāku pamatmaksu par to, kādu piemēroja tieši pirms pārbaudāmās pamatmaksas.~~

~~4. Pēc apspriedēm ar attiecīgajām dalībvalstīm Komisija pieņem lēmumu pēc iespējas ātrāk un katrā ziņā ne vēlāk kā divdesmit darba dienas pēc pietiekamas informācijas saņemšanas no attiecīgā (ajiem) gaisa pārvadātāja (iem). Komisija ņem vērā visu informāciju, kas saņemta no ieinteresētajām pusēm.~~

~~5. Ja gaisa pārvadātājs neiesniedz prasīto informāciju Komisijas noteiktajā termiņā, vai iesniedz nepilnīgu informāciju, Komisija pieņem lēmumu, ar ko pieprasa iesniegt informāciju. Lēmumā precizē, kāda informācija tiek prasīta, un nosaka piemērotu termiņu, kurā tā jāiesniedz.~~

~~6. Komisija var pieņemt lēmumu, ka līdz tās galīgajam lēmumam spēkā esošā gaisa pārvadājumu maksa jāatceļ, ja gaisa pārvadātājs iesniedz nepareizu vai nepilnīgu informāciju, vai neiesniedz to termiņā, kas noteikts ar lēmumu, kurš pieņemts saskaņā ar 5. punktu.~~

~~7. Komisija savu saskaņā ar 4. un 6. punktu pieņemto pamatoto lēmumu nekavējoties paziņo attiecīgajai (ām) dalībvalstij(īm) un attiecīgajam (iem) gaisa pārvadātājam (iem).~~

~~8. Attiecīgā dalībvalsts Komisijas lēmumu, kas pieņemts atbilstoši 4. punktam var viena mēneša laikā nodot Padomei izskatīšanai. Padome, lemjot ar kvalificētu balsu vairākumu, viena mēneša laikā var pieņemt atšķirīgu lēmumu.~~

~~9. Attiecīgajām dalībvalstīm jānodrošina Komisijas lēmums izpilde, ja vien lēmumu tobrīd neizskata Padome vai Padome nav pieņēmusi atšķirīgu lēmumu saskaņā ar 8. punktu.~~

↓ 2409/92 8. pants (pielāgots)

~~Komisija vismaz reizi gadā apspriežas ar gaisa transporta lietotāju organizāciju pārstāvjiem Kopienā par gaisa pārvadājumu maksām un ar to saistītiem jautājumiem; šai nolūkā Komisija sniedz dalībniekiem atbilstīgu informāciju.~~

↓ 1882/2003 1. pants un
I. pielikuma 5. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

V nodaļa. Nobeiguma noteikumi

25. pants

⇨ Komiteja ⇨

1. Komisijai palīdz komiteja. ~~Komiteja konsultē Komisiju par 9. un 10. panta piemērošanu.~~

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

2. Ja ir atsauce uz šo ~~pantu~~ ☒ punktu ☒, piemēro Lēmuma 1999/468/EK¹¹ 3. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.
3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

↓ 2407/92 18. panta 1. punkts -
2408/92 14. panta 1. punkts -
2409/92 10. panta 1. punkts
(pielāgots)

26. pants

Sadarbība un tiesības iegūt informāciju

1. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, ~~īstenojot šo regulu~~ ☒ šīs regulas piemērošanā ☒, ~~jo īpaši attiecībā uz informācijas vākšanu (Regulas 2409/92) 9. pantā minētajam ziņojumam.~~

↓ 2408/92 12. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. Lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, Komisija var saņemt visu vajadzīgo informāciju no ~~attiecinajām~~ dalībvalstīm, kuras turklāt nodrošina informācijas sagādi no ~~to licencētājiem~~ gaisa pārvadātājiem ⇒, kuras licencējušas to kompetentās licencētājas iestādes ⇐.

↓ 2408/92 12. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ 2407/92 18. panta 2. punkts -
2408/92 14. panta 2. punkts -

¹¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

2409/92 10. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

3. ~~Konfidencialo informāciju, ko iegūst, piemērojot šo regulu, uzskata par dienesta noslēpumu.~~ ⇒ Dalībvalstis saskaņā ar to tiesību aktiem veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu konfidencialitāti šīs regulas piemērošanas gaitā saņemtajai informācijai. ⇐

↓ 2408/92 13. pants (pielāgots)

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

↓ 2409/92 9. pants (pielāgots)

~~Komisija līdz 1994. gada 1. aprīlim un turpmāk periodiski publicē ziņojumu par šīs regulas piemērošanu.~~

↓ 2408/92 15. pants (pielāgots)

~~Ar šo aizstāj Regulu (EEK) Nr. 2343/90 un Regulu (EEK) Nr. 294/91, izņemot Regulas (EEK) Nr. 2343/90 2. panta c) 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.~~

↓ 2409/92 11. pants (pielāgots)

~~Regula (EEK) Nr. 2342/90 ar šo ir atcelta.~~

↓ jauns

27. pants

Atcelšana

Atceļ Regulu (EEK) Nr. 2407/92, Regulu (EEK) Nr. 2408/92 un Regulu (EEK) Nr. 2409/92.

Atsauces uz atceltajām regulām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar III pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

↓ jauns

28. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā [...] dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

↓ 2407/92 19. pants (pielāgots)

~~Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī.~~

↓ 2408/92 16. pants (pielāgots)

~~Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī.~~

↓ 2409/92 12. pants (pielāgots)

~~Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī.~~

↓ jauns

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

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

↓ 2407/92 pielikums (pielāgots)
⇒ jauns

⊗ I ⊗ PIELIKUMS

Informācija par gaisa pārvadātāju finansiālo gatavību, kas izmantojama saistībā ar 5. pantu ⊗, kas jāsniedz saistībā ar 5. un 8. pantu ⊗

1. Ar finansiālo gatavību saistītā informācija, kas jāuzrāda pirmreizējiem pretendentiem
 - 1.1. Visjaunākie iekšējās vadības pārskati un, ja tādi ir pieejami, pārbaudīti grāmatvedības pārskati par iepriekšējo finanšu gadu.
 - 1.2. Plānotā bilance, iekļaujot peļņas un zaudējumu aprēķinu, turpmākajiem ~~diviem~~ ⇒ trim ⇐ gadiem.
 - 1.3. Plānoto izdevumu un ieņēmumu pamatojums skaitliskos aprēķinos par tādiem posteņiem kā degviela, pārvadājumu maksa un tarifi, algas, ekspluatācija, amortizācija, valūtas kursa svārstības, lidostas izmaksas, apdrošināšana, u. c. Pārvadājumu/ienākumu prognozes.
 - 1.4. Sīkas ziņas par darbības uzsākšanas izmaksām laikā no pieteikuma iesniegšanas līdz darbības sākšanai un izskaidrojums par to, kā šīs izmaksas tiks segtas.
 - 1.5. Sīkas ziņas par esošajiem un plānotajiem finanšu avotiem.
 - 1.6. Sīkas ziņas par akcionāriem, ieskaitot valstisko piederību un piederošo akciju veidu, kā arī statūti. Ja uzņēmums ir daļa no koncerna — informācija par attiecībām starp koncerna uzņēmumiem.
 - 1.7. Plānotās naudas plūsmas pārskats un likviditātes plāni pirmajiem ~~diviem~~ ⊗ trim ⊗ darbības gadiem.
 - 1.8. Sīkas ziņas par gaisa kuģu pirkšanas/nomas finansēšanu, nomas gadījumā iekļaujot līguma noteikumus un nosacījumus.
2. Informācija, kas jāsniedz esošo licences turētāju finansiālās gatavības noturīguma novērtēšanai, ja tiek plānots mainīt to struktūru vai darbības veidus un ja tas var būtiski atsaukties uz to finansēm.
 - 2.1. Vajadzības gadījumā — visjaunākā iekšējā vadības bilance un pārbaudīti grāmatvedības pārskati par iepriekšējo finanšu gadu.
 - 2.2. Precīzas, sīkas ziņas par visām paredzētajām pārmaiņām, kā pakalpojumu veida maiņa, paredzamās pārņemšanas vai apvienošanās, pārmaiņas akciju kapitālā, kapitāla daļu īpašnieku maiņa u. c.
 - 2.3. Plānotā bilance ar peļņas un zaudējumu aprēķinu kārtējam finanšu gadam, ietverot visas paredzamās pārmaiņas struktūrā vai darbībā, kuras var būtiski atsaukties uz finansēm.
 - 2.4. Agrāko un plānoto izdevumu un ieņēmumu skaitliskie aprēķini par tādiem posteņiem kā degviela, pārvadājumu maksa un tarifi, algas, ekspluatācija, amortizācija, valūtas kursa svārstības, lidostas izmaksas u. c. Pārvadājumu/ienākumu prognozes.
 - 2.5. Naudas plūsmas pārskats un likviditātes plāni nākamajam gadam, iekļaujot paredzamās pārmaiņas struktūrā vai darbībā, kuras var būtiski atsaukties uz finansēm.

- 2.6. Sīkas ziņas par gaisa kuģu pirkšanas/nomas finansēšanu, nomas gadījumā iekļaujot līguma noteikumus un nosacījumus.
3. Informācija, kas jāsniedz esošo licences turētāju finansiālās gatavības noturīguma novērtēšanai.
- 3.1. Pārbaudīti grāmatvedības pārskati ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc attiecīgā laikposma beigām un, ja vajadzīgs, visjaunākā iekšējās vadības bilance.
- 3.2. Plānotā bilance nākamajam gadam, iekļaujot peļņas un zaudējumu aprēķinu.
- 3.3. Agrāko un plānoto izdevumu un ieņēmumu skaitliskie aprēķini par tādiem posteņiem kā degviela, pārvadājumu maksa un tarifi, algas, ekspluatācija, amortizācija, valūtas kursa svārstības, lidostas izmaksas u. c. Pārvadājumu/ienākumu prognozes.
- 3.4. Naudas plūsmas pārskats un likviditātes plāni nākamajam gadam.

↓ jauns

II PIELIKUMS

Reģionālo lidostu definīcija 16. panta piemērošanas nolūkos

Par reģionālām lidostām uzskata visas lidostas, kas atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem:

- (a) ikgadējais pasažieru pārvadājumu apjoms nepārsniedz 900 000 pasažieru,
- (b) ikgadējais kravas pārvadājumu apjoms nepārsniedz 50 000 tonnu kravas,
- (c) lidosta atrodas uz kādas daļībvalsts salas.

↑

III PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Regula (EEK) Nr. 2407/92	Šī regula
1. panta 1. punkts	1. pants
1. panta 2. punkts	3. panta 3. punkts
2. pants	2. pants
3. panta 1. punkts	3. panta 2. punkts

3. panta 2. punkts
3. panta 3. punkts
4. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts
4. panta 3. punkts
4. panta 4. punkts
4. panta 5. punkts
5. panta 1. punkts
5. panta 2. punkts
5. panta 3. punkts
5. panta 4. punkts
5. panta 5. punkts
5. panta 6. punkts
5. panta 7. punkts
6. pants
7. pants
8. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts
8. panta 3. punkts
8. panta 4. punkts
9. pants
10. panta 1. punkts
10. panta 2. punkts
11. panta 1. punkts
11. panta 2. punkts
11. panta 3. punkts
12. pants

3. panta 1. punkta otrā daļa
3. panta 1. punkta pirmā daļa
4. panta 1. punkts
4. panta f) punkts
-
4. panta f) punkts
8. panta 1. punkta otrā daļa
5. panta 1. punkts
5. panta 2. punkts
8. panta 5. punkts
8. panta 6. punkts
9. panta 1. punkts
8. panta 4. punkts
5. panta 3. punkts un 8. panta 8. punkts
7. pants
11. pants
13. panta 1. punkts
12. panta 1. punkts
13. panta 2. punkts
12. panta 2. punkts
6. pants
13. panta 3. punkts
13. panta 4. punkts
8. panta 1. punkts
8. panta 3. punkts
8. panta 7. punkts
9. panta 2. līdz 4. punkts

13. panta 1. punkts
 13. panta 2. punkts
 13. panta 3. punkts
 13. panta 4. punkts
 14. pants
 15. pants
 16. pants
 17. pants
 18. panta 1. punkts
 18. panta 2. punkts
 19. pants
 PIELIKUMS

10. panta 2. punkts
 10. panta 1. punkts
 -
 10. panta 3. punkts
 14. pants
 -
 -
 -
 26. panta 1. punkts
 26. panta 3. punkts
 -
 I PIELIKUMS

Regula (EEK) Nr. 2408/92	Šī regula
---------------------------------	------------------

1. panta 1. punkts
 1. panta 2. punkts
 1. panta 3. punkts
 1. panta 4. punkts
 2. pants
 3. panta 1. punkts
 3. panta 2. punkts
 3. panta 3. punkts
 3. panta 4. punkts
 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts
 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts
 4. panta 1. punkta c) apakšpunkts

1. pants
 1. panta 2. punkts
 1. panta 3. punkts
 -
 2. pants
 15. panta 1. un 2. punkts
 -
 -
 -
 16. panta 1. punkts
 16. panta 6. punkts
 16. panta 2. punkts

4. panta 1. punkta d) apakšpunkts	16. panta 4. punkts
-	17. panta 1. punkts
-	17. panta 2. punkts
-	17. panta 3. punkts
-	17. panta 4. punkts
-	17. panta 5. punkts
4. panta 1. punkta e) apakšpunkts	17. panta 6. punkts
4. panta 1. punkta f) apakšpunkts	17. panta 7. punkts
4. panta 1. punkta g) apakšpunkts	-
4. panta 1. punkta h) apakšpunkts	17. panta 8. punkts
-	17. panta 9. punkts
-	17. panta 10. punkts
4. panta 1. punkta i) apakšpunkts	18. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta j) apakšpunkts	16. panta 3. punkts
4. panta 1. punkta k) apakšpunkts	-
4. panta 2. punkts	-
4. panta 3. punkts	18. panta 2. punkts
4. panta 4. punkts	-
5. pants	-
6. panta 1. punkts un 6. panta 2. punkts	-
7. pants	15. panta 3. līdz 6. punkts
8. panta 1. punkts	19. panta 2. punkts
8. panta 2. punkts	19. panta 1. punkts
8. panta 3. punkts	19. panta 3. punkts
8. panta 4. punkts	-
8. panta 5. punkts	-
9. panta 1. punkts	-

9. panta 2. punkts	-
9. panta 3. punkts	-
9. panta 4. punkts	-
9. panta 5. punkts	20. pants
9. panta 6. punkts	-
9. panta 7. punkts	-
9. panta 8. punkts	-
10. pants	-
11. pants	25. pants
12. panta 1. punkts	26. panta 2. punkts
12. panta 2. punkts	-
13. pants	-
14. panta 1. punkts	26. panta 1. punkts
14. panta 2. punkts	26. panta 3. punkts
15. pants	-
16. pants	-
I PIELIKUMS	-
II PIELIKUMS	-
III PIELIKUMS	-
-	II PIELIKUMS

Regula (EEK) Nr. 2409/92	Šī regula
---------------------------------	------------------

1. panta 1. punkts	1. pants
1. panta 2. punkts	21. pants
1. panta 3. punkts	23. pants

2. pants	2. pants
3. pants	-
4. pants	24. pants
5. panta 1. punkts	22. pants
5. panta 2. punkts	-
5. panta 3. punkts	-
5. panta 4. punkts	-
6. pants	-
7. pants	-
8. pants	-
9. pants	-
10. panta 1. punkts	26. panta 1. punkts
10. panta 2. punkts	26. panta 3. punkts
11. pants	-
12. pants	-
-	27. pants
-	28. pants

↓ 2408/92 pielikums un Austrijas, Zviedrijas un Somijas Pievienošanās akta 29. pants un I pielikums, un Čehijas, Igaunijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Ungārijas, Maltas, Polijas, Slovēnijas un Slovākijas Pievienošanās akta 20. pants un II pielikums (pielāgots)

~~I PIELIKUMS~~

~~1. kategorijas lidostu saraksts~~

BELĢIJA:	Brisele – Zaventema
---------------------	--------------------------------

ČEHIJAS REPUBLIKA:	Praha —Ruzyně
DĀNIJA:	Kopenhāgenas lidostu sistēma
VĀCIJA:	Frankfurte —Reinas/Mainas aglomerācijā Diseldorfa —Lohauzene Minhene Berlīnes lidostu sistēma
IGAUNIJA:	Tallinna Lennujaam
SPĀNIJA:	Palma —Majorka Madride —Barahasa Malaga Laspalmasa
GRIEKIJA:	Atēnas —Elinika Saloniki —Maķedonija
FRANCIJA:	Parīzes lidostu sistēma
ĪRIJA:	Dublina
ITĀLIJA:	Romas lidostu sistēma Milānas lidostu sistēma
KIPRA:	Larnaka lidosta
LATVIJA:	Rīga
LIETUVA:	Vilnius
UNGĀRIJA:	Budapest-Ferihegy starptautiskā lidosta
MALTA:	Luqa
NĪDERLANDE:	Amsterdam —Schipholā
POLIJA:	Warszawa —Okęcie
PORTUGĀLE:	Lisabona Faru

SLOVĒNIJA:	Ljubljana
SLOVĀKIJA:	Bratislava lidosta
APVIENOTĀ KARALISTE:	Londonas lidostu sistēma Lūtona
AUSTRIJA:	Vīne
SOMIJA:	Helsinki-Vantaa/Helsingfors-Vanda
ZVIEDRIJA:	Stokholmas lidostu sistēma

II PIELIKUMS

Lidostu sistēmu saraksts

DĀNIJA:	Kopenhāgena—Kastrupa/Roskilde
VĀCIJA:	Berlīne—Tegele/Šenefelde/Tempelhofa
FRANCIJA:	Parīze—Šardegolla/Orlī/Buržē Liona—Bron-Satolas
ITĀLIJA:	Roma—Fjumičino/Čampīno Milāna—Lināte/Malpensa/Bergamo (<i>Orio al Serio</i>) Venēcija—Tesera/Trevīze
APVIENOTĀ KARALISTE:	Londona—Hītrova/Getvika/Stansteda
ZVIEDRIJA:	Stoekholm—Arlanda/Bromma

↓ 2408/92 (pielāgots)	III PIELIKUMS
--------------------------	---------------

~~Interpretācija, kas minēta 15. pantā Saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2343/90 I pielikuma noteikumiem gaisa pārvadātājs *Scenair*, kas ir strukturēts un organizēts tieši tāpat kā *Scandinavian Airlines System*, jāuzlūko tāpat kā gaisa pārvadātājs *Scandinavian Airlines System*.~~