



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

63. gadagājums

2020. gada 3. jūnijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/734 (2020. gada 27. maijs), ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs ("Rheinisches Apfelkraut" (AGIN)) 1
- ★ Komisijas Regula (ES) 2020/735 (2020. gada 2. jūnijs), ar ko attiecībā uz gaļas-kaulu miltu izmantošanu par kurināmo dedzināšanas iekārtās groza Regulu (ES) Nr. 142/2011 ⁽¹⁾ 3
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/736 (2020. gada 2. jūnijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā ⁽¹⁾ 7

LĒMUMI

- ★ Komisijas Īstenošanas lēmums(ES)2020/737 (2020. gada 27. maijs) par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar noteiktu pasta pakalpojumu sniegšanu Dānijā (izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 3335) ⁽¹⁾ 23

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/734

(2020. gada 27. maijs),

ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs (“Rheinisches Apfelkraut” (AĢIN))

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1151/2012 (2012. gada 21. novembris) par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu kvalitātes shēmām ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 52. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 1. punkta pirmo daļu Komisija ir izskatījusi Vācijas pieteikumu specifikācijas grozījuma apstiprināšanai attiecībā uz aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norādi “Rheinisches Apfelkraut”, kas reģistrēta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1378/2011 ⁽²⁾.
- (2) Attiecīgais grozījums nav maznozīmīgs Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 2. punkta nozīmē, tāpēc Komisija, piemērojot minētās regulas 50. panta 2. punkta a) apakšpunktu, grozījuma pieteikumu ir publicējusi *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾.
- (3) Komisijai nav iesniegts neviens paziņojums par iebildumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 51. pantu, tāpēc šis specifikācijas grozījums būtu jāapstiprina,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar šo tiek apstiprināts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētais specifikācijas grozījums attiecībā uz nosaukumu “Rheinisches Apfelkraut” (AĢIN).

2. pants

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

⁽¹⁾ OV L 343, 14.12.2012., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1378/2011 (2011. gada 20. decembris) par nosaukuma ierakstīšanu Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā (*Rheinisches Apfelkraut* (AĢIN)) (OV L 343, 23.12.2011., 18. lpp.).

⁽³⁾ OV C 431, 23.12.2019., 13. lpp.

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

Briselē, 2020. gada 27. maijā

*Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komisijas loceklis*

KOMISIJAS REGULA (ES) 2020/735**(2020. gada 2. jūnija),****ar ko attiecībā uz gaļas-kaulu miltu izmantošanu par kurināmo dedzināšanas iekārtās groza Regulu (ES) Nr. 142/2011****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1069/2009, ar ko nosaka veselības aizsardzības noteikumus attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem un atvasinātajiem produktiem, kuri nav paredzēti cilvēku patēriņam, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1774/2002⁽¹⁾, un jo īpaši tās 15. panta 1. punkta e) apakšpunktu un 27. panta pirmās daļas i) punktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 142/2011⁽²⁾ noteikti īstenošanas pasākumi ar Regulu (EK) Nr. 1069/2009 noteiktajiem cilvēku un dzīvnieku veselības aizsardzības noteikumiem, tostarp prasības attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes blakusproduktu un atvasināto produktu izmantošanu par kurināmo dedzināšanas iekārtās.
- (2) Gaļas-kaulu milti (GKM) ir dzīvnieku olbaltumvielas, kas iegūtas, pārstrādājot 1. vai 2. kategorijas materiālus. Pēdējās desmitgadēs GKM ir likvidēti kā atkritumi sadedzināšanas vai līdzsadedzināšanas iekārtās atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1069/2009 12. panta a) vai b) apakšpunktam. Lai panāktu energoresursu ilgtspējīgu izmantošanu, ražošanas nozare saskaņā ar minētās regulas 12. panta e) punktu izstrādāja tehnoloģiju GKM kā kurināmā izmantošanai dedzināšanas iekārtās, kura ļautu izmantot šīs sadedzināšanas procesā saražoto siltumu.
- (3) Regulas (ES) Nr. 142/2011 6. pantā paredzēti noteikumi par to dedzināšanas iekārtu apstiprināšanu, kurās par kurināmo izmanto lauksaimniecības dzīvnieku kūsmēslus. Minētais pants ir jāgroza, lai iekļautu noteikumus par GKM izmantošanu par kurināmo.
- (4) Regulas (ES) Nr. 142/2011 III pielikuma V nodaļā ir izklāstīti noteikumi par dedzināšanā izmantojamo iekārtu un kurināmo veidiem un īpašām prasībām, ko piemēro konkrētu veidu iekārtām. Ir lietderīgi paredzēt noteikumus attiecībā uz dedzināšanas iekārtām, kurās par kurināmo izmanto GKM, tostarp noteikt emisiju robežvērtības un monitoringa prasības. Lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajiem vides standartiem, uz dedzināšanas iekārtām, kuru kopējā nominālā ievadītā siltumjauda nepārsniedz 50 MW un kurās par kurināmo izmanto GKM, būtu jāattiecinātas tādas pašas emisiju robežvērtības un monitoringa prasības, kā tās, ko piemēro dedzināšanas iekārtām, kurās par kurināmo izmanto mājputnu mēslus.
- (5) Šai regulai nebūtu jāskar pienākumi, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/75/ES⁽³⁾, ar ko paredz visaptverošu noteikumu kopumu par rūpniecisko darbību radīta piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli. Šajā direktīvā arī ietverti noteikumi, kas paredzēti, lai novērstu vai – gadījumos, kad novēršana nav iespējama – samazinātu emisijas gaisā, ūdenī un zemē, kā arī novērstu atkritumu rašanos, lai sasniegtu augstu vides aizsardzības līmeni kopumā. Iekārtas, kurās apstrādā dzīvnieku izcelsmes blakusproduktus, ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, ja to apstrādes jauda ir lielāka par 10 tonnām dienā. Direktīva paredz, ka visām iekārtām, uz kurām attiecas direktīvas darbības joma, ir atļauja, kuras pamatā ir labākie pieejamie tehniskie paņēmieni (LPTP). LPTP secinājumus, kas ir daļa no Eiropas Komisijas publicētajiem LPTP atsaucēs dokumentiem, izmanto par atsauci atļaujas nosacījumu noteikšanai.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ OV L 300, 14.11.2009., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2011. gada 25. februāra Regula (ES) Nr. 142/2011, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1069/2009, ar ko nosaka veselības aizsardzības noteikumus attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem un atvasinātajiem produktiem, kuri nav paredzēti cilvēku patēriņam, un īsteno Padomes Direktīvu 97/78/EK attiecībā uz dažiem paraugiem un precēm, kam uz robežas neveic veterinārās pārbaudes atbilstīgi minētajai direktīvai (OV L 54, 26.2.2011., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Direktīva 2010/75/ES par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Komisija 2005. gada 15. aprīlī pieņēma atsaucēs dokumentu par LPTP kautuvēs un dzīvnieku izcelsmes blakusproduktu nozarē. <https://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/>
Tas ietver noteikumus par gaļas-kaulu miltu dedzināšanu.

- (6) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2193 ^(⁹) tika ieviestas robežvērtības dažu piesārņojošu vielu emisijām gaisā no vidējas jaudas sadedzināšanas iekārtām, kuru kopējā nominālā ievadītā siltumjauka nepārsniedz 50 MW un kas aptver visu veidu cieta kurināmo. Turklāt Regulā (ES) Nr. 142/2011 noteikti visaptveroši pasākumi un nosacījumi attiecībā uz konkrētu dzīvnieku izcelsmes blakusproduktu dedzināšanu šādās iekārtās. Tomēr tajā laikā nebija noteikti pasākumi un nosacījumi tādu dzīvnieku izcelsmes blakusproduktu vai atvasināto produktu, kas nav mājputnu mēsli, izmantošanai par kurināmo dedzināšanas iekārtās. Tādēļ saskaņā ar tiesību aktiem par dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem jāparedz noteikumi un prasības, tostarp konkrētas emisiju robežvērtības, attiecībā uz GKM izmantošanu par kurināmo dedzināšanas stacijās, kuru kopējā nominālā ievadītā siltumjauka nepārsniedz 50 MW.
- (7) Prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 142/2011, vajadzētu būt pietiekami stingrām, lai nodrošinātu atbilstību emisijas robežvērtībām, kas Direktīvā (ES) 2015/2193 noteiktas attiecībā uz citu cieta kurināmo. Šī regula arī nodrošina, ka iespējamā negatīvā ietekme uz vidi vai cilvēka veselību, kas rodas, sadedzinot GKM, nav lielāka par to, kas rodas atkritumu dedzināšanas rezultātā.
- (8) Emisiju robežvērtības attiecībā uz dažādiem materiāliem, ko izmanto par kurināmo dedzināšanas iekārtās, kuru kopējā nominālā ievadītā siltumjauka pārsniedz 50 MW, ir noteiktas Direktīvā 2010/75/ES, ko piemēro gadījumos, kad dzīvnieku izcelsmes blakusprodukti un atvasinātie produkti, tostarp GKM, tiek izmantoti par kurināmo šādās dedzināšanas iekārtās.
- (9) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Regulas (ES) Nr. 142/2011 6. pants un III pielikums.
- (10) Šajā regulā būtu jāatļauj kompetentajām iestādēm piešķirt pārejas periodu ekspluatācijā esošajām dedzināšanas iekārtām, lai tās varētu izpildīt prasības attiecībā uz kontrolētu izplūdes gāzes temperatūras paaugstināšanos, ar nosacījumu, ka šajā pārejas periodā minētās emisijas nerada risku cilvēka un dzīvnieku veselībai vai videi. Ja GKM tiek dedzināti kopā ar citu kurināmo vai atkritumiem, dzīvnieku izcelsmes blakusproduktu tiesību akti neliedz dalībvalstīm piemērot attiecīgos noteikumus, lai aprēķinātu emisiju robežvērtības, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2015/2193.
- (11) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Augu, dzīvnieku, pārtikas aprites un dzīvnieku barības pastāvīgās komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) Nr. 142/2011 6. panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Uz lauksaimniecības dzīvnieku kūstmēslu vai gaļas-kaulu miltu dedzināšanu, tos izmantojot par kurināmo, kā noteikts III pielikuma V nodaļā, papildus noteikumiem, kas minēti šā panta 7. punktā, attiecas šādi noteikumi:

- a) apstiprinājuma pieteikumam, ko operators ir iesniedzis kompetentajai iestādei saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1069/2009 24. panta 1. punkta d) apakšpunktu, jāietver pierādījumi, kurus apstiprinājusi kompetentā iestāde vai dalībvalsts kompetentā iestāžu pilnvarota profesionāla organizācija, ka dedzināšanas iekārta, kurā lauksaimniecības dzīvnieku kūstmēslus vai gaļas-kaulu miltus izmanto par kurināmo, atbilst prasībām, kas noteiktas šīs regulas III pielikuma V nodaļas B daļas 3. punktā attiecībā uz kūstmēsliem, un minētās nodaļas D daļā noteiktajām prasībām attiecībā uz gaļas-kaulu miltiem, kā arī prasībām, kas attiecībā uz abiem kurināmajiem noteiktas minētās nodaļas B daļas 4. un 5. punktā, neskarot dalībvalsts kompetentā iestāžu iespēju piešķirt atkāpi no dažu noteikumu piemērošanas saskaņā ar III pielikuma V nodaļas C daļas 4. punktu;

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 25. novembra Direktīva (ES) 2015/2193 par ierobežojumiem attiecībā uz dažu piesārņojošu vielu emisiju gaisā no vidējas jaudas sadedzināšanas iekārtām (OV L 313, 28.11.2015., 1. lpp.).

- b) Regulas (EK) Nr. 1069/2009 44. pantā paredzētā apstiprināšanas procedūra tiek pabeigta tikai tad, ja kompetentā iestāde vai minētās iestādes pilnvarota profesionāla organizācija dedzināšanas iekārtas ekspluatācijas pirmo sešu mēnešu laikā ir veikusi vismaz divas secīgas pārbaudes, no kurām viena ir bez iepriekšēja paziņojuma un kurās ietilpst nepieciešamie temperatūras un emisiju mērījumi. Pilnīgu apstiprinājumu var piešķirt tad, ja šo pārbaudu rezultāti liecina par atbilstību šīs regulas III pielikuma V nodaļas B daļas 3., 4. un 5. punkta prasībām attiecībā uz kūtsmēsliem un D daļas prasībām attiecībā uz gaļas-kaulu miltiem, un attiecīgos gadījumos minētās nodaļas C daļas 4. punkta vai D daļas 5. punkta prasībām;
- c) gaļas-kaulu miltu dedzināšana dedzināšanas iekārtās, kas minētas šīs regulas III pielikuma V nodaļas A, B un C daļā, nav atļauta.”

2. pants

Regulas (ES) Nr. 142/2011 III pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

3. pants

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

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

Briselē, 2020. gada 2. jūnija

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 142/2011 III pielikuma V nodaļu papildina ar šādu D daļu:

“D. Dedzināšanas iekārtas, kurās par kurināmo izmanto gaļas-kaulu miltus

1. Iekārtas veids

Dedzināšanas iekārta, kuras kopējā nominālā ievadītā siltumjauka nepārsniedz 50 MW.

2. Izejmateriāli

Gaļas-kaulu milti, kas iegūti no pirmās un otrās kategorijas materiāliem un ko saskaņā ar 3. punkta prasībām izmanto par kurināmo dedzināšanai atsevišķi vai gaļas-kaulu miltu, kausētu tauku un kūtsmēslu maisījumā.

3. Īpašas prasības attiecībā uz gaļas-kaulu miltiem, ko izmanto par kurināmo:

a) gaļas-kaulu miltus dedzināšanas iekārtā uzglabā drošā veidā, lai tiem nevarētu piekļūt dzīvnieki, un tos nenosūta uz citu galamērķi, izņemot gadījumus, kad iekārtas bojājuma vai traucētas darbības dēļ kompetentā iestāde šādu nosūtīšanu atļauj;

b) dedzināšanas iekārtai jābūt aprīkotai ar:

i) automātisku vai nepārtrauktu kurināmā pārvaldības sistēmu, kura nogādā kurināmo tieši degšanas kamerā, lai ar to nebūtu jāveic papildu darbības;

ii) papildu degli, kas jāizmanto iekārtas palaišanas un apturēšanas laikā, lai nodrošinātu, ka minēto darbību laikā un tik ilgi, kamēr degšanas kamerā ir nesadedzināts materiāls, pastāvīgi tiek ievērotas IV nodaļas 2. iedaļas 2. punktā noteiktās temperatūras prasības.

4. Metodika

Dedzināšanas iekārtas, kurās par kurināmo izmanto gaļas-kaulu miltus, kas iegūti no pirmās vai otrās kategorijas materiāliem, atbilst IV nodaļā noteiktajām vispārīgajām prasībām un īpašajām prasībām, kas izklāstītas šīs nodaļas B daļas 4. un 5. punktā.

5. Atkāpe un pārejas periods

Par vides jautājumiem atbildīgā dalībvalsts kompetentā iestāde var, atkāpjoties no 3. punkta b) apakšpunkta ii) punkta, piešķirt dedzināšanas iekārtām, kas ir ekspluatācijā 2020. gada 3. jūnija, papildu termiņu, kurš nepārsniedz 4 gadus, lai izpildītu prasības, kuras noteiktas IV nodaļas 2. iedaļas 2. punkta otrajā daļā.”

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/736**(2020. gada 2. jūnijs),****ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu⁽¹⁾ un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006⁽²⁾ ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts.
- (2) Dažas dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra") saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas ir būtiska minētā saraksta atjaunināšanai. Arī trešās valstis un starptautiskās organizācijas sniedza būtisku informāciju. Pamatojoties uz sniegto informāciju, saraksts būtu jāatjaunina.
- (3) Komisija ir informējusi visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras ir atbildīgas par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādījusi būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt darbības aizlieguma nosacījumus gaisa pārvadātājiem, kas iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikuma sarakstā.
- (4) Komisija attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem ir devusi iespēju iepazīties ar visiem attiecīgajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai, kā arī ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 izveidotajai komitejai ("ES Aviācijas drošības komiteja").
- (5) Komisija informēja ES Aviācijas drošības komiteju par notiekošajām kopīgajām apspriedēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 473/2006⁽³⁾ ar Armēnijas, Kongo (Brazavilas), Kongo Demokrātiskās Republikas, Dominikānas Republikas, Ekvatoriālās Gvinejas, Kazahstānas, Kirgizstānas, Lībijas, Nepālas un Sjerraleones kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija arī informēja ES Aviācijas drošības komiteju par aviācijas drošības situāciju Angolā, Baltkrievijā, Indonēzijā, Nigērijā un Krievijā.
- (6) Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskajiem novērtējumiem, kas tika veikti saistībā ar sākotnējo novērtēšanu, un trešo valstu ekspluatantu (TCO) to atļauju pastāvīgo uzraudzību, kuras izdotas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 452/2014⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006 (2006. gada 22. marts), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 8. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

- (7) Aģentūra ir informējusi Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšanas programmai (SAFA) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Turklāt Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskās palīdzības projektiem, ko īsteno trešās valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 474/2006 paredzētais darbības aizliegums. Turklāt Aģentūra informēja par plāniem un paustajiem lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot trešo valstu civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām novērst neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošības standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas atbildēt uz šiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un Aģentūru. Šajā saistībā Komisija atkārtoti uzsvēra, ka ir lietderīgi, it sevišķi izmantojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) palīdzības partnerības rīku aviācijas drošības īstenošanai, informēt starptautiskās aviācijas aprindas par tehnisko palīdzību trešām valstīm, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz nolūkā uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē.
- (9) Eirokontrolē sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par SAFA un TCO brīdināšanas funkcijas statusu un jaunākos statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem gaisa pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums.

Savienības gaisa pārvadātāji

- (10) Pēc Aģentūras analīzes, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes un Aģentūras veiktās standartizācijas pārbaudes, kā arī specifiskas valstu aviācijas iestāžu veiktās pārbaudes un revīzijas, dažas dalībvalstis ir veikušas konkrētus izpildes nodrošināšanas pasākumus un informējušas Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem.
- (11) Dalībvalstis atkārtoti apliecināja savu gatavību attiecīgi rīkoties, ja attiecīga drošības informācija norāda uz tiešu drošības apdraudējumu, kurš radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nenodrošina atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem. Šajā sakarā Bulgārija informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par darbībām, ko tā ir veikusi attiecībā uz Bulgārijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

Armēnijas gaisa pārvadātāji

- (12) Armēnijas gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.
- (13) Komisija 2019. gada oktobra vēstulē informēja Armēnijas civilās aviācijas iestādi *Civil Aviation Committee of Armenia* ("CAC") par konkrētiem drošības jautājumiem, kas saistīti ar CAC sertificētiem gaisa pārvadātājiem.
- (14) Pēc CAC ierašanās ES Aviācijas drošības komitejā 2019. gada novembrī, un Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti ("novērtēšanas grupa") no 2020. gada 3. līdz 7. februārim veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Armēnijā CAC birojos un divu Armēnijā sertificētu gaisa pārvadātāju, proti, *Aircompany Armenia* un *Armenia Airways*, birojos.
- (15) No novērtējuma apmeklējuma ziņojuma ir skaidrs, ka CAC ir sistēmiska nepilnība personāla vadības ziņā, par ko liecina tas, ka trūkst procedūru nepieciešamā personāla noteikšanai, trūkst procedūru un metodikas personāla apmācības prasību noteikšanai, kā arī to efektīvai īstenošanai un trūkst dokumentētu darba aprakstu par vairākām CAC izpildītājam un ārpakalpojumā nodotajām funkcijām.
- (16) Īpaši attiecībā uz personāla apmācību novērtējuma apmeklējuma ziņojumā ir norādīts uz konstatēto trūkumu nopietnību saistībā ar CAC faktisko spēju pienācīgi veikt sertifikācijas procesu un Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzību.

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

- (17) Turklāt no novērtējuma apmeklējuma ziņojuma izriet, ka CAC trūkst kvalitātes vadības funkcijas, kas nepieciešama, lai uzraudzītu juridisko, regulatīvo un tehnisko prasību administrēšanu un transponēšanu efektīvā organizatoriskā struktūrā un uzņēmējdarbības procesos.
- (18) Īpaši attiecībā uz CAC Gaisa satiksmes vadības departamentu novērtējuma apmeklējuma ziņojumā norādīts, ka trūkst strukturētas dokumentu pārvaldības sistēmas, kas ļautu nodrošināt sertifikācijas izsekojamību, un tāpēc CAC nevarēja sniegt pieprasītos pierādījumus par darbībām, kas veiktas kā daļa no tās sertificēto gaisa pārvadātāju sākotnējās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) sertifikācijas.
- (19) Īpaši attiecībā uz CAC Lidojumderīguma departamentu novērtējuma apmeklējuma ziņojumā norādīts, ka pastāv uzraudzības plāns, ko izmanto, lai uzraudzītu gaisa pārvadātāju lidojumderīguma uzturēšanas organizācijas un apstiprinātās tehniskās apkopes organizācijas, ko tas sertificē.
- (20) Novērtējuma apmeklējuma ziņojumā ir arī atzīmēti pierādījumi par neefektīvu uzraudzību, jo gaisa pārvadātāju apmeklējumā uzņēmumos tika atklātas vairākas problēmas, kuras CAC būtu vajadzējis atklāt savu uzraudzības pienākumu izpildes gaitā.
- (21) Pamatojoties uz Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultātiem, Komisija uzaicināja CAC uz uzklaušīšanu ES Aviācijas drošības komitejā 2020. gada 12. maijā. Tai pašā ES Aviācijas drošības komitejas sanāksmē tika uzklaušīti gaisa pārvadātāji *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* un *Skyball*.
- (22) Uzklaušīšanā CAC informēja ES Aviācijas drošības komiteju par drošības uzlabošanas pasākumiem, kas ieviesti kopš uzklaušīšanas ES Aviācijas drošības komitejā 2019. gada novembrī, un uzsvēra savu apņemšanos turpināt šos un papildu centienus, lai vēl vairāk uzlabotu drošības uzraudzību Armēnijā. Īpaša uzmanība tika pievērsta atbalstam, ko šajā sakarā Armēnijas valdība sniegusi CAC. Turklāt uzklaušīšanas laikā tika uzsvērti plašie centieni nodrošināt tehnisko palīdzību un sadarbību ar citām valstīm un starptautiskām organizācijām.
- (23) Saistībā ar novērtējuma apmeklējuma ziņojuma novērojumiem CAC sniedza sīkāku informāciju par pasākumiem, kas pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas veikti attiecībā uz CAC organizatorisko struktūru. Īpaši tika pieminēti pasākumi, kas saistīti ar personāla vadības uzlabojumiem, CAC Gaisa satiksmes vadības departamenta un tā AOC sertifikācijas procesa uzlabojumiem, kā arī CAC inspektoru apmācību. Turklāt CAC sniedza sīkāku informāciju par centieniem izstrādāt Integrētas pārvaldības rokasgrāmatu un iekšēju elektronisku dokumentu pārvaldības sistēmu.
- (24) ES Aviācijas drošības komitejas uzmanība tika īpaši vērsta uz centieniem, kas tiek īstenoti, lai sadarbībā ar Komisiju un ES dalībvalstīm uzsāktu visu Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju atkārtotu sertifikāciju kopā ar attiecīgu atbalstu personāla apmācībai darbvietā.
- (25) Turklāt CAC uzsvēra rezultātus, ko devuši centieni atsaukt to Armēnijas sertificēto gaisa pārvadātāju AOC, kuri vairs neatbilst starptautiskajiem aviācijas drošības standartiem.
- (26) Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja atzīst, ka pašreizējā situācija ir ilgstošas neefektivitātes un nolaidības rezultāts. Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja arī atzīst īstenotos centienus un mudina CAC tos turpināt. Tās norādīja, cik svarīga ir Armēnijas valdības apņemšanās šajā sakarā, un tāpat pauda apņemšanos atbalstīt CAC tās centienos un sadarboties ar to. Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja atzinīgi vērtē CAC priekšsēdētāja personiskās spējas un apņemšanos turpināt šos centienus.
- (27) Tomēr, pamatojoties uz visiem pieejamajiem pierādījumiem, tostarp jo īpaši no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, ir jāsecina, ka CAC spējas uzraudzīt aviācijas darbības Armēnijā ir nepietiekamas un neatbilst piemērojamajiem minimālajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Lai novērstu pašreizējos trūkumus drošības jomā, būs jāturpina būtiski uzlabot CAC spējas. Pašlaik, ņemot vērā būtiskos trūkumus, kas konstatēti personāla vadības, personāla apmācības, kvalitātes vadības funkciju līmenī, apvienojumā ar neatbilstošām sertifikācijas darbībām un gaisa pārvadātāju neefektīvu uzraudzību, ir pierādīts, ka CAC nespēj pietiekami īstenot attiecīgos starptautiskos drošības standartus un tās uzraudzības spējas nevar nodrošināt, ka tās sertificēto gaisa pārvadātāju darbība pastāvīgi notiek saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

- (28) *Aircompany Armenia* ekspluatē gaisa kuģu floti, kas sastāv no diviem *Boeing B737*. Saskaņā ar uzņēmuma paziņojumu tas ir cieši saistīts ar *Georgian Airways* – Gruzijā sertificētu gaisa pārvadātāju, ar kuru *Aircompany Armenia* ir noslēgusi stingrus administratīvus un operatīvus nolīgumus. Šajā ziņā Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika konstatēts, ka *Aircompany Armenia* pilotu apmācība ir veikta saskaņā ar *Georgian Airways* procedūrām, nevis saskaņā ar savām procedūrām.
- (29) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika konstatēts, ka *Aircompany Armenia* personāls pārzina sistēmas un rokasgrāmatas, kas izstrādātas lai pārvaldītu dažādas operācijas. Lielākā daļa apmeklējuma laikā konstatēto problēmu vai trūkumu ir saistīti ar procedūru skaidrību un kontroli pār darbībām, par kurām noslēgti apakšuzņēmuma līgumi un kuras lielākoties veic *Georgian Airways*.
- (30) Tomēr ir skaidrs, ka jāturpina pilnveidot *Aircompany Armenia* atbilstības uzraudzības sistēma, lai nodrošinātu, ka tiek konstatēta neatbilstība valsts noteikumiem un apstiprinātās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem, tostarp saistībā ar uzskaites sistēmu.
- (31) Uzklaušīšanā ES Aviācijas drošības komitejā *Aircompany Armenia* sniedza sīku informāciju par pasākumiem, kas veikti, lai ņemtu vērā Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas apsvērumus un ieteikumus, norādot, ka ir ņemti vērā seši no septiņiem apsvērumiem. Tomēr pierādījumi tam netika sniegti.
- (32) *Atlantis Armenian Airlines* ir Armēnijas gaisa pārvadātājs, kas ekspluatē vienu *Let L-410* gaisa kuģi. Uzklaušīšanas laikā gaisa pārvadātājs sniedza pārskatu par uzņēmumu, tostarp par pieejamajiem resursiem, flotes attīstības plānu, drošības pārvaldības sistēmu (SMS) un lidojumu datu uzraudzības programmu.
- (33) *Atlantis European Airways* ekspluatē gaisa kuģu floti, kas sastāv no trim *Airbus A320*. Uzklaušīšanas laikā gaisa pārvadātājs iepazīstināja ar uzņēmuma mērķi, organizatorisko struktūru, personāla mācību plānu un pēdējā gada SAFA rezultātiem. Turklāt tika sniegta informācija par gaisa pārvadātāja EASA TCO revīzijas rezultātiem.
- (34) *Armenia Airways* ir Armēnijā sertificēts gaisa pārvadātājs, kura gaisa kuģu flotē ir viens *British Aerospace Bae-146-300* gaisa kuģis.
- (35) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas novērtēšanas grupa konstatēja vairākus trūkumus, kuriem jāpievērš tūlītēja uzmanība, proti, attiecībā uz revīziju un revīzijas konstatējumu reģistrēšanu un izsekošanu. Novērtēšanas grupa atrada pierādījumus par kvalitātes vadības sistēmas neefektivitāti, un, ņemot vērā *Armenia Airways* attīstības plānus, būtu jācenšas izveidot pilnībā funkcionējošu atbilstības uzraudzības sistēmu, kura ļautu konstatēt visus trūkumus, kas var ietekmēt darbību, un nodrošinātu atbilstību apstiprinātajai ekspluatācijas rokasgrāmatai. Lai nodrošinātu apkalpes locekļu kompetenci, īpaša uzmanība būtu jāpievērš pilotu apmācībai.
- (36) Uzklaušīšanas laikā *Armenia Airways* sniedza pārskatu par gaisa pārvadātāju un iepazīstināja ar pasākumiem, kas veikti pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas. Saskaņā ar uzklaušīšanā sniegto informāciju ir izskatīti visi novērtēšanas grupas izteiktie apsvērumi, izņemot divus, kuriem gaisa pārvadātājs nepiekrita. Tomēr pierādījumi tam netika sniegti.
- (37) *Armenian Helicopters* ir Armēnijas privāts helikopteru gaisa pārvadātājs, kas veic vietējos un starptautiskos līgumreisus, kā arī neatliekamās medicīniskās palīdzības pārvadājumus. Uzklaušīšanas laikā gaisa pārvadātājs iepazīstināja ar savas SMS struktūru un darbību.
- (38) *Skyball* ir Armēnijas gaisa pārvadātājs, kas ekspluatē vienu karstā gaisa balonu. Uzklaušīšanas laikā gaisa pārvadātājs sniedza pārskatu par savu organizāciju un darbībām, tostarp informāciju, kas saistīta ar tā SMS.
- (39) Nekas no gaisa pārvadātāju sniegtās informācijas vai pierādījumiem pirms uzklaušīšanas vai tās laikā nepārlicināja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju, ka CAC veiktās drošības uzraudzības trūkumu varētu mazināt, izmantojot pašu gaisa pārvadātāju atbilstības un drošības sistēmas.

- (40) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz attiecībā uz gaisa pārvadātājiem no Armēnijas ir pamats grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā visus Armēnijā sertificētos gaisa pārvadātājus.
- (41) Nosakot visu Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Kongo (Brazavilas) gaisa pārvadātāji

- (42) Kongo (Brazavilas) gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2009. gadā ⁽⁶⁾.
- (43) Komisija 2019. gada 19. decembra vēstulē pieprasīja *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* ("Kongo ANAC") sarakstu ar dokumentiem par tās struktūru, uzraudzības sistēmu un darbībām, tostarp izpildes pasākumiem, kas veikti kopš 2017. gada, kā arī pašreizējo AOC turētāju un reģistrēto gaisa kuģu sarakstu.
- (44) Kongo ANAC 2020. gada 5. februārī sniedza prasīto informāciju. Kongo ANAC arī informēja Komisiju, ka kopš pēdējās atjauninātās informācijas sniegšanas Komisijai gaisa pārvadātāju *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* un *Mistral Aviation AOC* ir tikušas atsauktas un ka ir sertificēts jauns gaisa pārvadātājs *Société Nouvelle Air Congo* (AOC Nr. CG-CTA 004). Tomēr Kongo ANAC nesniedza pierādījumus tam, ka šī gaisa pārvadātāja drošības uzraudzība ir nodrošināta atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem. Tā kā Kongo ANAC nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šim jaunajam gaisa pārvadātājam negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (45) Komisija norāda, ka ICAO koordinētā validācijas misija, kas notika 2019. gada jūnijā, ziņoja, ka starptautisko drošības standartu efektīva īstenošana Kongo (Brazavilā) ir pieaugusi līdz 66,99 %. Lai gan Kongo ANAC ir guvusi skaidrus panākumus drošības uzraudzības spēju jomā, šis progress būtu jāpārbauda Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas Kongo ANAC un pie atsevišķiem Kongo (Brazavilā) sertificētiem gaisa pārvadātājiem, pirms tiek izskatīts jebkāds lēmums par darbības aizlieguma atcelšanu Savienībā.
- (46) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto Kongo (Brazavilas) gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, iekļaujot *Société Nouvelle Air Congo* Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā un svītrojot no minētā pielikuma *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* un *Mistral Aviation*.
- (47) Nosakot visu Kongo (Brazavilā) sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Kongo (Brazavilā) sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Kongo Demokrātiskās Republikas gaisa pārvadātāji

- (48) Kongo Demokrātiskās Republikas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2006. gadā ⁽⁷⁾.
- (49) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija 2020. gada 22. aprīlī prasīja Kongo Demokrātiskās Republikas *Autorité de l'Aviation Civile* ("AAC/RDC") iesniegt visu Kongo Demokrātiskajā Republikā sertificēto AOC turētāju sarakstu.

⁽⁶⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1144/2009 (2009. gada 26. novembris), ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 312, 27.11.2009., 16. lpp.).

⁽⁷⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 910/2006 (2006. gada 20. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 168, 21.6.2006., 16. lpp.).

- (50) AAC/RDC2020. gada 6. maijā informēja Komisiju, ka jaunais gaisa pārvadātājs *Mwant Jet* (AOC Nr. AAC/DG/OPS-09/09) ir sertificēts kopš pēdējās Komisijai iesniegtās informācijas atjaunināšanas. 2020. gada 13. maijā tā informēja, ka gaisa pārvadātāji *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air*, un *Will Airlift* ir pārtraukuši lidojumus un tiem nekad nav bijusi AOC. Tā arī informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātājiem *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services* nav AOC un ka tie tagad ir iesaistīti sertifikācijas procesā. Visbeidzot, tā ir informējusi Komisiju, ka ir mainījies gaisa pārvadātāja *Services Air* nosaukums un ka gaisa pārvadātājam tagad ir AOC un to sauc *Serve Air Cargo*. Tā kā AAC/RDC nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šim jaunajam gaisa pārvadātājam negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (51) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka to Kongo Demokrātiskās Republikas gaisa pārvadātāju saraksts, kuri pakļauti darbības aizliegumam Savienībā, būtu jāgroza, lai *Mwant Jet* un *Serve Air Cargo* iekļautu Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā un svītrotu no šī pielikuma *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* un *Services Air*.
- (52) Nosakot visu Kongo Demokrātiskajā Republikā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Kongo Demokrātiskajā Republikā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Dominikānas Republikas gaisa pārvadātāji

- (53) Dominikānas Republikas gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.
- (54) 2019. gada 15. aprīlī pēc tam, kad Aģentūra TCO atļauju piešķiršanas procesa laikā un uz SAFA programmā veikto perona pārbaudžu analīzes pamata identificēja trūkumus drošības jomā, Komisija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu uzsāka apsprendes ar *Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)*.
- (55) No 2020. gada 27. līdz 31. janvārim Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti ("novērtēšanas grupa") veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Dominikānas Republikā *IDAC* birojos.
- (56) Šķiet, ka *IDAC* ir labi organizēta, pietiekami nodrošināta ar personālu un pienācīgi finansēta organizācija, kas kopš 2018. gada ir sākusi īstenot modernas aviācijas drošības pārvaldības metodes, izmantojot uz drošības pārvaldību vai uz darbību balstītu pieeju, lai papildinātu tradicionālākās uz regulatīvo atbilstību balstītās uzraudzības darbības. Šķiet, ka tiesiskais regulējums (aviācijas tiesības un tehniskie noteikumi – *RAD*) pienācīgi integrē visas jomas, uz kurām attiecas 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumi, un tiek regulāri grozīts.
- (57) Novērtēšanas grupa secināja, ka *IDAC* spēj uzraudzīt aviācijas darbības Dominikānas Republikā. Lai gan attiecībā uz izpildes efektivitāti ir nepieciešami vairāki *IDAC* uzlabojumi, novērtēšanas grupa apmeklējuma laikā ne no tā, ko tā novēroja *IDAC* birojos, ne no tā, ko tā novēroja vairāku gaisa pārvadātāju apmeklējumu laikā, nekonstatēja nevienu nopietnu drošības apdraudējumu. Tomēr novērtēšanas grupa konstatēja, ka pašlaik *IDAC* neklasificē konstatējumus pēc to būtiskuma aviācijas drošībai, un tādējādi konstatējumi (ar jebkādu ietekmes līmeni uz drošību), kā arī tikai piezīmes pēc pārbaudes procesā tiek pārvaldīti vienādi. Tāpēc nebija iespējams pierādīt, ka *IDAC* vai attiecīgais gaisa pārvadātājs nodrošina atbilstošu drošībai būtisko konstatējumu prioritāšu noteikšanu.
- (58) Lai gan šī situācija var negatīvi ietekmēt izpildi, sistēmas stiprās puses resursu un noteikumu ziņā norāda, ka pastāv nosacījumi turpmākiem uzlabojumiem, savukārt konstatētie trūkumi neliecina par būtiskām iezīmēm, kas varētu bloķēt šādus uzlabojumus.

- (59) IDAC2020. gada 15. aprīlī nosūtīja Komisijai rīcības plānu par novērtēšanas grupas konstatēto un paziņoto trūkumu novēršanu. Komisija uzskata, ka ar plānotajām darbībām, ja tās tiks pienācīgi īstenotas ierosinātajā termiņā, būtu jāatrisina konstatētās problēmas. IDAC būtu regulāri jāsniedz Komisijai jaunākā informācija par minēto plānoto darbību īstenošanas gaitu.
- (60) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Dominikānas Republikas gaisa pārvadātājiem.
- (61) Nosakot visu Dominikānas Republikā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Dominikānas Republikā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (62) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Ekvatoriālās Gvinejas gaisa pārvadātāji

- (63) Ekvatoriālās Gvinejas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2006. gadā (*).
- (64) Pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, kas notika 2017. gada oktobrī, un uzklauššanas ES Aviācijas drošības komitejā 2017. gada novembrī *Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* ("AAGE") 2018. gada decembrī izteica Komisijai interesi atsākt dialogu par Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma grozīšanu attiecībā uz visiem Ekvatoriālajā Gvinejā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem.
- (65) Pēc pieprasījuma AAGE iesniedza Komisijai informāciju par uzlabojumiem, kas veikti tās drošības uzraudzības sistēmā. Pamatojoties uz saņemto informāciju, Komisija norāda uz progresu, tomēr joprojām pastāv daži trūkumi pamatjautājumos, tādos kā pamatcēloņu analīze, kas ir galvenais elements, kura mērķis ir novērst neatbilstību atkārtosanos.
- (66) Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un AAGE pārstāvji 2020. gada 10. martā rīkoja tehnisku sanāksmi, kuras laikā AAGE sniedza informāciju par savām uzraudzības darbībām un 2017. gadā izstrādātā korektīvo pasākumu plāna īstenošanas gaitu. Turklāt AAGE informēja Komisiju, ka attiecīgi *Ceiba Intercontinental* un *Cronos Airlines* katra operatīvās flotes ir samazinātas līdz vienam vidēja lieluma gaisa kuģim.
- (67) Tā kā ar pašlaik pieejamo informāciju nepietiek, lai kļiedētu šaubas par esošajiem trūkumiem, būtu jāorganizē jauns Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas, lai papildus pārbaudītu Ekvatoriālās Gvinejas spēju nodrošināt efektīvu drošības uzraudzību.
- (68) Tāpēc, pamatojoties uz pašreiz pieejamo informāciju, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Ekvatoriālās Gvinejas gaisa pārvadātājiem.
- (69) Nosakot visu Ekvatoriālajā Gvinejā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Ekvatoriālajā Gvinejā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Kazahstānas gaisa pārvadātāji

- (70) Kazahstānas gaisa pārvadātāji tika svītroti no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma 2016. gadā (*).

(*) Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/2214 (2016. gada 8. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu (OV L 334, 9.12.2016., 6. lpp.).

- (71) Saistībā ar pastāvīgas uzraudzības darbībām pēc Kazahstānas svītrosanas no aviācijas drošības saraksta Komisija 2020. gada 10. februāra vēstulē informēja Kazahstānas *Civil Aviation Committee* ("CAC KZ") par dažām drošības problēmām saistībā ar CAC KZ sertificētajiem gaisa pārvadātājiem, jo īpaši attiecībā uz BEK Air.
- (72) CAC KZ un *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* ("AAK") 2020. gada 28. februārī informēja Komisiju par uzraudzības darbībām attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kas sertificēti Kazahstānā pēdējo triju gadu laikā, kā arī par uzraudzību, kas veikta attiecībā uz gaisa pārvadātāju BEK Air. Šajā sakarā Komisija pieprasīja pierādījumus tam, ka Kazahstāna joprojām spēj nodrošināt efektīvu drošības uzraudzību.
- (73) Konkrēti attiecībā uz gaisa pārvadātāju BEK Air 2020. gada 21. aprīlī šā gaisa pārvadātāja AOC tika atsaukta. Cita gaisa pārvadātāja, *Azee Air*, AOC darbība ir apturēta, līdz tiks veiktas turpmākas uzraudzības darbības.
- (74) Atzīstot AAK nesenu veiktos pasākumus drošības uzraudzības spēju uzlabošanai, Komisija, pamatojoties uz sniegtās dokumentācijas un informācijas analīzi, nolēma sākt konsultācijas ar CAC KZ un AAK saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.
- (75) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Kazahstānas gaisa pārvadātājiem.
- (76) Nosakot visu Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (77) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Kirgizstānas gaisa pārvadātāji

- (78) Kirgizstānas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2006. gadā⁽¹⁰⁾.
- (79) Komisija 2019. gada 2. augustā pieprasīja Kirgizstānas Republikas *Civil Aviation Agency* ("CAA KG") sarakstu ar dokumentiem par tās struktūru, uzraudzības sistēmu un darbībām, tostarp izpildes pasākumiem, kas veikti kopš 2017. gada, kā arī pašreizējo AOC turētāju un reģistrēto gaisa kuģu sarakstu.
- (80) CAA KG 2019. gada 10. septembrī sniedza prasīto informāciju. CAA KG arī informēja Komisiju, ka kopš pēdējā Komisijai iesniegtā atjauninājuma gaisa pārvadātāju *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* un *Valor Air* AOC ir atsauktas un ka ir sertificēts jauns gaisa pārvadātājs *Air Company Air KG* (AOC Nr. 50). Tā kā CAA KG nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šim jaunajam gaisa pārvadātājam negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (81) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto Kirgizstānas gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, iekļaujot *Air Company Air KG* Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā un svītrojot no minētā pielikuma *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* un *Valor Air*.
- (82) Nosakot visu Kirgizstānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Kirgizstānā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

⁽¹⁰⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1543/2006 (2006. gada 12. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā, un kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 910/2006 (OV L 283, 14.10.2006., 27. lpp.).

Lībijas gaisa pārvadātāji

- (83) Lībijas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2014. gadā ⁽¹¹⁾.
- (84) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija 2020. gada 22. aprīlī prasīja Lībijas *Civil Aviation Authority* ("LCAA") iesniegt visu Lībijā sertificēto AOC turētāju sarakstu.
- (85) LCAA 2020. gada 4. maijā informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātāja *Ghadames Air Transport* AOC ir atsaukta un ka ir sertificēti jauni gaisa pārvadātāji *Al Maha Aviation* (AOC Nr. 030/18) un *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC Nr. 029/15). Tā kā LCAA nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šiem jaunajiem gaisa pārvadātājiem negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (86) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka attiecībā uz gaisa pārvadātājiem no Lībijas būtu jāgroza darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā gaisa pārvadātājus *Al Maha Aviation* un *Libyan Wings Airlines JSC* un svītrojot no minētā pielikuma *Ghadames Air Transport*.
- (87) Nosakot visu Lībijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Lībijā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Nepālas gaisa pārvadātāji

- (88) Nepālas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2013. gadā ⁽¹²⁾.
- (89) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija 2020. gada 22. aprīlī prasīja Nepālas *Civil Aviation Authority* ("CAAN") iesniegt visu Nepālā sertificēto AOC turētāju sarakstu.
- (90) CAAN 2020. gada 3. maijā informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātāja *Air Kasthamandap* AOC ir atsaukta un ka ir sertificēti jauni gaisa pārvadātāji *Heli Everest* (AOC Nr. 086/2016) un *Kailash Helicopter Services* (AOC Nr. 087/2018). Tā arī informēja, ka *Mukthinath Airlines* nosaukums ir mainīts uz *Prabhu Helicopters*. Tā kā CAAN nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šiem jaunajiem gaisa pārvadātājiem negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (91) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka attiecībā uz gaisa pārvadātājiem no Nepālas būtu jāgroza darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā *Heli Everest* un *Kailash Helicopter Services* un svītrojot no minētā pielikuma *Air Kasthamandap*.
- (92) Nosakot visu Nepālā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt Nepālā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Sjerraleones gaisa pārvadātāji

- (93) Sjerraleones gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2006. gadā ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1318/2014 (2014. gada 11. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 355, 12.12.2014., 8. lpp.).

⁽¹²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1264/2013 (2013. gada 3. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 326, 6.12.2013., 7. lpp.).

⁽¹³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 910/2006 (2006. gada 20. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II daļā (OV L 168, 21.6.2006., 16. lpp.).

- (94) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija 2020. gada 22. aprīlī prasīja Sjerraleones Civil Aviation Authority ("SLCAA") iesniegt visu Sjerraleonē sertificēto AOC turētāju sarakstu.
- (95) SLCAA 2020. gada 2. maijā informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātāju *Air Rum*, *Destiny air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* un *Teebah Airways* AOC ir atsauktas un ka pašlaik Sjerraleonē nav AOC turētāju.
- (96) Tā kā SLCAA nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana jauniem gaisa pārvadātājiem negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (97) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto Sjerraleones gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot gaisa pārvadātājus *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* un *Teebah Airways*.
- (98) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza.
- (99) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 5. un 6. pantā ir atzīts, ka lēmumi jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošību. Tāpēc sensitīvas informācijas un ceļotāju aizsardzībai ir svarīgi, lai lēmumi, kas saistīti ar to gaisa pārvadātāju saraksta atjaunināšanu, kuriem Savienībā piemērots darbības aizliegums vai ierobežojumi, tiktu publicēti un stātos spēkā nekavējoties pēc to pieņemšanas.
- (100) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 izveidotā ES Aviācijas drošības komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

- 1) A pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;
- 2) B pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikuma tekstu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

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

Briselē, 2020. gada 2. jūnijā

Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Adina VĂLEAN
Komisijas locekle

I PIELIKUMS

"A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURU DARBĪBA SAVIENĪBĀ IR AIZLIEGTA, AR IZŅĒMUMIEM ⁽¹⁾

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venecuēla
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinama
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irāna
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irāka
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigērija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi:			Afganistāna
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistāna
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistāna
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot TAAG Angola Airlines un Heli Malongo, bet ieskaitot turpmākos:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nav zināms	Angola
AIRJET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nav zināms	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nav zināms	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nav zināms	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Armēnijā, tostarp šādi:			Armēnija
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armēnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armēnija

(1) A pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armēnija
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armēnija
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armēnija
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armēnija
SKYBALL	AM AOC 069	Neattiecas	Armēnija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo (Brazavilā), tostarp šādi:			Kongo (Brazavila)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Nav zināms	Kongo (Brazavila)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazavila)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazavila)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazavila)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nav zināms	Kongo (Brazavila)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:			Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi:			Džibutija
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:			Ekvatoriālā Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi:			Eritreja
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritreja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānā, tostarp šādi:			Kirgizstāna
AIR COMPANY AIR KG	50	Nav zināms	Kirgizstāna
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizstāna
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizstāna
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizstāna
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizstāna
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā			Libērija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, tostarp šādi:			Lībija
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Lībija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Lībija
AL MAHA AVIATION	030/18	Nav zināms	Lībija

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Lībija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Lībija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Lībija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Lībija
PETRO AIR	025/08	PEO	Lībija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Moldovā, izņemot Air Moldova, Fly One un Aerotranscargo, bet ieskaitot turpmākos:			Moldova
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldova
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldova
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldova
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldova
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldova
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldova
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, tostarp šādi:			Nepāla
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nav zināms	Nepāla
ALTITUDE AIR	085/2016	Nav zināms	Nepāla
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepāla
FISHTAIL AIR	017/2001	Nav zināms	Nepāla
SUMMIT AIR	064/2010	Nav zināms	Nepāla
HELI EVEREST	086/2016	Nav zināms	Nepāla
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepāla
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Nav zināms	Nepāla
MAKALU AIR	057A/2009	Nav zināms	Nepāla
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nav zināms	Nepāla
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nav zināms	Nepāla
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Nav zināms	Nepāla
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepāla

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nav zināms	Nepāla
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepāla
SIMRIK AIR	034/2000	Nav zināms	Nepāla
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepāla
SITA AIR	033/2000	Nav zināms	Nepāla
TARA AIR	053/2009	Nav zināms	Nepāla
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepāla
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:			Santome un Prinsipi
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santome un Prinsipi
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santome un Prinsipi
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē			Sjerraleone
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:			Sudāna
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudāna
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudāna
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudāna
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudāna
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudāna
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudāna
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudāna
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudāna
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudāna
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudāna
SUN AIR	51	SNR	Sudāna
TARCO AIR	56	TRQ	Sudāna"

II PIELIKUMS

"B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS SAVIENĪBĀ ⁽¹⁾

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	ICAO trīsburžu apzīmējums	Ekspluatanta valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi	Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoru salas	Visa flote, izņemot: LET 410 UVP.	Visa flote, izņemot: D6-CAM (851336).	Komoru salas
IRAN AIR	FS100	IRA	Irāna	Visi Fokker F100 tipa un Boeing B747 tipa gaisa kuģi.	Fokker F100 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC; Boeing B747 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC.	Irāna
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Ziemeļkoreja	Visa flote, izņemot: divus TU-204 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot: P-632, P-633.	Ziemeļkoreja

(¹) B pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti."

LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS(ES)2020/737

(2020. gada 27. maijs)

par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar noteiktu pasta pakalpojumu sniegšanu Dānijā

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 3335)

(Autentisks ir tikai teksts dāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 35. panta 3. punktu,

apspriedusies ar Publiskā iepirkuma padomdevēju komiteju,

tā kā:

1. FAKTU IZKLĀSTS

- (1) 2019. gada 19. decembrī Dānija ("iesniedzējs") e-pasta vēstulē Komisijai iesniedza pieprasījumu ("pieprasījums") uz Direktīvas 2014/25/ES 35. panta 1. punkta pamata. Pieprasījums atbilst Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2016/1804 ⁽²⁾ 1. panta 1. punktam.
- (2) Pieprasījums attiecas uz noteiktiem pasta pakalpojumiem Dānijā. Attiecīgie pakalpojumi pieprasījumā aprakstīti šādi:
 - a) paku piegādes pakalpojumi, ko uzņēmumi sniedz patērētājiem (B2C) valsts iekšienē: standarta paku piegāde no Dānijā esoša uzņēmuma, kam ir piegādes līgums, patērētājam (tiešā piegāde uz adresi vai piegāde uz izsniegšanas punktu Dānijā);
 - b) paku piegādes pakalpojumi, ko uzņēmumi sniedz patērētājiem (B2C) starptautiskā mērogā:
 - standarta paku piegāde no Dānijā esoša uzņēmuma, kam ir piegādes līgums, patērētājam, kurš atrodas ārpus Dānijas (tiešā piegāde uz adresi vai piegāde uz paku izsniegšanas punktu),
 - standarta paku piegāde no ārvalstu uzņēmuma patērētājam Dānijā (tiešā piegāde uz adresi vai piegāde uz izsniegšanas punktu Dānijā).
- (3) Pieprasījumu Dānijas vārdā iesniedza Dānijas Konkurences un patērētāju tiesību pārvalde (DCAA), kas ir neatkarīga Dānijas Rūpniecības, uzņēmējdarbības un finanšu lietu ministrijas struktūra. Pieprasījums iesniegts pēc sabiedrības PostNord ⁽³⁾ iniciatīvas – tas ir vienīgais Dānijas pasta nozares subjekts, uz kuru attiecas publiskā iepirkuma noteikumi.

⁽¹⁾ OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2016/1804 (2016. gada 10. oktobris) par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarē, 34. un 35. panta piemērošanas kārtību (OV L 275, 12.10.2016., 39. lpp.).

⁽³⁾ Nosaukums PostNord AB ir piešķirts pārvaldītājsabiedrībai, kurā apvienojušies divi pasta uzņēmumi – Posten AB un Post Danmark; tie oficiāli apvienojās 2009. gada 24. jūnijā. Post Danmark ir PostNord meitasuzņēmums, kas reģistrēts un darbojas Dānijā.

- (4) Pieprasījumam bija pievienota paskaidrota un pamatota DCAA nostāja. DCAA, kuras kompetencē ir attiecīgās darbības, ir saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 2. un 3. punktu rūpīgi izanalizējusi, vai attiecīgajām darbībām atbilstoši nosacījumiem ir piemērojams minētās direktīvas 34. panta 1. punkts. DCAA nostājas pamatā ir apsekojums, kurā aptaujāti faktiskie tirgus dalībnieki, kā arī potenciālie konkurenti, kas Dānijas tirgos varētu sniegt vietējā un starptautiskā mēroga standarta pakū piegādes pakalpojumus, nodrošinot piegādi no uzņēmuma patērētājam.
- (5) Komisija 2020. gada 3. februārī lūdza iesniedzējam papildu informāciju. Iesniedzēja atbilde tika saņemta 2020. gada 10. februārī. Iesniedzējs 2020. gada 16. martā iesniedza papildu informāciju par konkurences situāciju starptautiskās B2C pakū piegādes pakalpojumu tirgū.
- (6) Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punkta a) apakšpunktu minētās direktīvas 35. pantā norādītie īstenošanas akti ir jāpieņem 90 darbdienu laikā, ja pieņem, ka attiecīgais tirgus ir brīvi pieejams, pamatojoties uz Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punkta pirmo daļu. Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punkta trešo daļu īstenošanas aktu pieņemšanas termiņš sākas pirmajā darbdienu pēc dienas, kad Komisija ir saņēmusi 35. panta 1. punktā minēto pieprasījumu vai – ja pieprasījumā sniedzamā informācija ir nepilnīga – nākamajā darbdienu pēc pilnīgas informācijas saņemšanas. Tādējādi sākotnējais termiņš bija 2020. gada 11. maijs⁽⁴⁾. Komisija, vienojoties ar iesniedzēju, termiņu pagarināja līdz 2020. gada 29. maijam.

2. TIESISKAIS REGULĒJUMS

- (7) Direktīva 2014/25/ES attiecas uz līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu tādu darbību īstenošanai, kas saistītas ar pasta pakalpojumiem, ja vien šādi darbībai nav piemērots atbrīvojums saskaņā ar minētās direktīvas 34. pantu.
- (8) Direktīvā 2014/25/ES noteikts, ka uz līgumiem, uz kuru pamata ir iespējams veikt kādu no darbībām, uz ko Direktīva 2014/25/ES attiecas, minēto direktīvu neattiecinā, ja dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, šī darbība ir tieši pakļauta konkurencei tirgos, kam piekļuve nav ierobežota. Tiešu pakļautību konkurencei vērtē, balstoties uz objektīviem kritērijiem, kuru vidū var būt attiecīgo produktu vai pakalpojumu raksturlielumi, tas, vai pastāv alternatīvi produkti vai pakalpojumi, kurus piedāvājuma vai pieprasījuma pusē uzskata par aizstājamiem, cenas, kā arī tas, vai ir vairāk nekā viens aplūkojamo produktu vai pakalpojumu piegādātājs vai sniedzējs.

3. NOVĒRTĒJUMS

3.1. Neierobežota piekļuve tirgum

- (9) Piekļuvi kādam tirgum uzskata par neierobežotu, ja konkrētā dalībvalsts ir īstenojusi un piemēro attiecīgos Savienības tiesību aktus par konkrētās nozares vai tās daļas atvēršanu konkurencei. Attiecīgie tiesību akti ir norādīti sarakstā Direktīvas 2014/25/ES III pielikumā, un attiecībā uz pasta pakalpojumu nozari to vidū ir atsauce uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 97/67/EK⁽⁵⁾.
- (10) Kā iesniedzējs to apstiprinājis⁽⁶⁾ un kā liecina Komisijai pieejamā informācija, Dānija Direktīvu 97/67/EK ir transponējusi⁽⁷⁾ un piemēro. Tātad tiek uzskatīts, ka piekļuve konkrētajam tirgum saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punktu ir neierobežota.

3.2. Tieša pakļautība konkurencei

- (11) Tieša pakļautība konkurencei būtu jāizvērtē, pamatojoties uz dažādiem rādītājiem, no kuriem neviens pats par sevi nav izšķirošs. Viens no kritērijiem, kas būtu jāņem vērā to tirgu sakarā, uz kuriem attiecas šis lēmums, ir galveno tirgus dalībnieku tirgus daļa konkrētajā tirgū. Uz dažādajām darbībām, uz kurām attiecas pieprasījums, attiecas atšķirīgi nosacījumi, tāpēc konkurence būtu jāanalizē, ņemot vērā atšķirīgo situāciju konkrētajos tirgos.

⁽⁴⁾ OV C 64, 27.2.2020., 55. lpp.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 97/67/EK (1997. gada 15. decembris) par kopīgiem noteikumiem Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus attīstībai un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai (OV L 15, 21.1.1998., 14. lpp.).

⁽⁶⁾ Sk. pieprasījuma 4.1. punktu un pieprasījuma 1. papildinājumu.

⁽⁷⁾ Valsts transponēšanas akts: Pasta likums (*Lovbekendtgørelse*, 30.8.2017., Nr. 1040 (*Postlov*)).

- (12) Šis lēmums neskar konkurences noteikumu piemērošanu un citas Savienības tiesību aktu jomas. Konkrētāk, kā apstiprinājusi Vispārējā tiesa ⁽⁸⁾, kritērijiem un metodikai, ko izmanto, lai novērtētu tiešu pakļautību konkurencei saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu, ne vienmēr jābūt tiem pašiem, ko izmanto, lai veiktu novērtēšanu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu vai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ⁽⁹⁾.
- (13) Šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai pieprasījumā minētās darbības (tirgos, kuriem Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē piekļuve nav ierobežota) ir pakļautas tādām konkurences līmenim, kas nodrošinās, ka arī tad, ja nav ieviesta Direktīvā 2014/25/ES noteikto detalizēto iepirkuma noteikumu disciplīna, iepirkums to attiecīgo darbību vajadzībām, uz kurām attiecas pieprasījums, tiks īstenots pārredzami un nediskriminējoši, balstoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļauj konstatēt, kurš kopumā ir saimnieciski visizdevīgākais risinājums.
- (14) Šajā sakarā ir svarīgi pieminēt, ka ne uz visiem attiecīgo tirgu dalībniekiem attiecas publiskā iepirkuma noteikumi. Tirgos, uz kuriem attiecas pieprasījums, līgumslēdzējs Direktīvas 2014/25/ES 4. panta 1. punkta nozīmē – un tādā pakļauts publiskā iepirkuma noteikumiem – ir tikai *PostNord*. Uzņēmumiem, uz kuriem šie noteikumi neattiecas, darbojoties minētajos tirgos, parasti būtu iespēja radīt konkurences spiedienu uz tirgus dalībniekiem, uz kuriem publiskā iepirkuma noteikumi attiecas.

3.3. Konkrētā produkta tirgus noteikšana

- (15) Agrākos lēmumos Komisija ir konstatējusi, ⁽¹⁰⁾ ka paku piegādes pakalpojumu tirgu var sadalīt eksprespasta un standarta (dēvēta arī par vēlāku piegādi) paku piegādes pakalpojumu segmentā. Šādā segmentācijā ņemts vērā, ka eksprespasta pakalpojumi ir ātrāki un uzticamāki nekā standarta pakalpojumi, ka katram no šiem pakalpojumiem nepieciešama atšķirīga infrastruktūra un ka eksprespasta pakalpojumi ietver tādus papildu pievienotās vērtības pakalpojumu elementus kā izsekošanas un identificēšanas iespējas, kā arī parasti ir dārgāki.
- (16) Agrākā lēmumā ⁽¹¹⁾ Komisija ir arī nošķirusi iekšzemes un starptautiskos paku piegādes pakalpojumus. Komisija pauda uzskatu, ka iekšzemes paku piegādes pakalpojumus sniedz uzņēmumi, kas izmanto valsts izplatīšanas tīklus, savukārt starptautiska paku piegāde nozīmē to, ka pakas savāc pārvadāšanai uz ārvalstīm un piegādei tur, un to nodrošina uzņēmumi, kam ir piekļuve tīkliem galamērķa valstīs.
- (17) Agrākos lēmumos Komisija atzina, ka standarta paku piegādes pakalpojumi patērētājiem (C2X, t. i., C2C un C2B) un uzņēmumiem (B2X, t. i., B2B un B2C) veido atsevišķus produktu tirgus. Pakalpojumu sniegšanai patērētājiem (C2X) un pakalpojumu sniegšanai uzņēmumiem (B2X) ir nepieciešama atšķirīga infrastruktūra (īpaši – privātiem patērētājiem pieejamu pasta nodoļu tīkls) ⁽¹²⁾.

⁽⁸⁾ 2016. gada 27. aprīļa spriedums lietā *Österreichische Post AG/Komisija*, T-463/14, EU:T:2016:243, 28. punkts.

⁽⁹⁾ Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums 2013/154/ES (2013. gada 22. marts), ar kuru dažiem pakalpojumiem pasta nozarē Ungārijā piemēro atbrīvojumu no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 86, 26.3.2013., 22. lpp.); Lieta M.5152 *Posten AB/Post Danmark A/S*, 2009. gada 21. aprīļa lēmums; Lieta M.6570 *UPS/TNT Express*, 2013. gada 30. janvāra lēmums, un lieta M.7630 *FedEx/TNT Express*, 2016. gada 8. janvāra lēmums.

⁽¹¹⁾ Sk. 2009. gada 21. aprīļa lēmumu lietā M.5152 *Posten AB/Post Danmark A/S*, 54.–57. punktu, 2013. gada 30. janvāra lēmumu lietā M.6570 *UPS/TNT*, 165.–182. punktu, un 2016. gada 8. janvāra lēmumu lietā M.7630 *FedEx/TNT*, 81.–89. punktu. Sk. arī Komisijas Lēmumu 2009/46/EK (2008. gada 19. decembris), ar kuru dažiem pakalpojumiem pasta nozarē Zviedrijā piemēro atbrīvojumu no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 19, 23.1.2009., 50. lpp.), un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2013/154/ES (2013. gada 22. marts), ar kuru dažiem pakalpojumiem pasta nozarē Ungārijā piemēro atbrīvojumu no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 86, 26.3.2013., 22. lpp.).

⁽¹²⁾ Sk. 2009. gada 21. aprīļa lēmumu lietā COMP/M.5152 *Posten AB/Post Danmark A/S*, 60. punktu; lēmumu lietā AT. 35.141 *Deutsche Post AG*, 29. punktu; Komisijas Lēmumu 2007/564/EK (2007. gada 6. augusts), ar kuru dažiem pakalpojumiem pasta nozarē Somijā, izņemot Olandes salas, piemēro atbrīvojumu no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 215, 18.8.2007., 21. lpp.); Lēmumu 2009/46/EK un Komisijas Lēmumu 2010/142/ES (2010. gada 3. marts), ar kuru dažiem pakalpojumiem pasta nozarē Austrijā piemēro atbrīvojumu no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK (OV L 56, 6.3.2010., 8. lpp.).

- (18) Papildus tam Komisija agrākos lēmumos paudusi nostāju, ka B2B un B2C piegādes nav savstarpēji aizstājamas. No piedāvājuma viedokļa B2C piegādēm ir nepieciešams blīvāks tīkls, lai sasniegtu privātus saņēmējus, turpretī saņēmēji, kas ir uzņēmumi, bieži atrodas tuvu cits citam. Līdz ar to attālums starp saņēmējiem, kas ir uzņēmumi, ir mazāks nekā attālums starp patērētājiem. Tas var būtiski ietekmēt nepieciešamo tīkla aptvērumu un izmaksas, tādēļ B2B un B2C paku piegādes tirgi ir nošķirami ⁽¹³⁾.
- (19) Iesniedzēja produkta tirgus definīcija atbilst Komisijas līdzšinējai praksei.
- (20) Pamatojoties uz 15.–19. apsvērumu, – šā lēmuma vajadzībām veiktajā novērtēšanā, neskarot konkurences tiesību aktus, var uzskatīt, ka konkrētie produkta tirgi ir:
- iekšzemes standarta B2C paku piegādes pakalpojumu tirgus;
 - starptautisko standarta B2C paku piegādes pakalpojumu tirgus.

3.4. Konkrētā ģeogrāfiskā tirgus noteikšana

- (21) Līdzšinējā praksē ⁽¹⁴⁾ Komisija uzskatīja, ka, neraugoties uz iekšzemes un starptautisko piegādes pakalpojumu nošķirumu, B2C paku piegādes tirgi pēc tvēruma ir nacionāli. Iesniedzēja nostāja atbilst Komisijas praksei.
- (22) Tā kā nekas neliecina, ka ģeogrāfiskā tirgus tvērums varētu atšķirties, šā lēmuma vajadzībām veiktajā novērtēšanā, neskarot konkurences tiesību aktus, Komisija uzskata, ka iekšzemes un starptautisko B2C paku piegādes pakalpojumu ģeogrāfiskais tvērums ir Dānijas teritorija.

3.5. Tirgus analīze – iekšzemes B2C paku piegādes pakalpojumi

- (23) Komisija norāda, ka līdzīgi kā vairumā dalībvalstu Dānijas tirgū pēdējo gadu laikā bijis vērojams būtisks paku piegādes apjoma pieaugums, kas galvenokārt skaidrojams ar e-komercijas ietekmi. Pieejamā informācija liecina, ka laikā no 2016. gada līdz 2018. gadam *PostNord* tirgus daļa [...] ⁽¹⁵⁾ samazinājās no [...] % vērtības ziņā un [...] % apjoma ziņā līdz [...] % vērtības ziņā ⁽¹⁶⁾ un [...] % apjoma ziņā ⁽¹⁷⁾.
- (24) *PostNord* tirgus daļa pārskata periodā samazinājās, turpretī [...] konkurentu tirgus daļas pārskata periodā [...] palielinājās. Laikā no 2016. gada līdz 2018. gadam [...] konkurenta – [...] – tirgus daļas pieauga no [...] % līdz [...] % vērtības ziņā un no [...] % līdz [...] % apjoma ziņā ⁽¹⁸⁾. Līdzīgi tajā pašā periodā [...] tirgus daļas pieauga no [...] % līdz [...] % vērtības ziņā un no [...] % līdz [...] % apjoma ziņā ⁽¹⁹⁾. [...] Ņemot vērā iepriekš minēto, var uzskatīt, ka tie (t. i., [...]) varētu radīt ievērojamu konkurences spiedienu uz *PostNord*. Šajā saistībā svarīgi arī ņemt vērā, ka [...] palielināja savu tirgus [...] samērā neilgā laikā, kas liecina par to, ka [...] rada lielu konkurences spiedienu uz *PostNord*.
- (25) Papildus Komisija ņem vērā, ka pēdējo piecu gadu laikā tirgū ir ienākuši jauni operatori: *DAO365*, *Burd Delivery* ⁽²⁰⁾ un [...] – pēdējos trīs gados.
- (26) Šajā lēmumā un neskarot konkurences tiesību aktus, 23., 24. un 25. apsvērumā aprakstītie faktori būtu jāuzskata par liecībām, ka minētā darbība Dānijā notiek konkurences apstākļos. Tātad, tā kā Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā izklāstītie nosacījumi ir izpildīti, būtu jānosaka, ka uz līgumiem, uz kuru pamata ir iespējams veikt šo darbību Dānijā, Direktīva 2014/25/ES neattiecas.

⁽¹³⁾ Sk. 2009. gada 21. aprīļa lēmumu lietā COMP/M.5152 *Posten AB/Post Danmark A/S*, 61. un 62. punktu.

⁽¹⁴⁾ 2009. gada 21. aprīļa lēmums lietā COMP/M.5152 *Posten AB/Post Danmark A/S*, 64.–74. punkts.

⁽¹⁵⁾ [...] – konfidenciāla informācija.

⁽¹⁶⁾ Sk. pieprasījuma 11. lpp., 5. tabulu.

⁽¹⁷⁾ Sk. pieprasījuma 11. lpp., 6. tabulu.

⁽¹⁸⁾ Sk. pieprasījuma 11. lpp., 5. un 6. tabulu.

⁽¹⁹⁾ Sk. pieprasījuma 11. lpp., 5. un 6. tabulu.

⁽²⁰⁾ Sk. pieprasījuma 16. lpp., 5.3.1. punktu.

3.6. Tirgus analīze – starptautiskie B2C paku piegādes pakalpojumi

- (27) Komisija norāda, ka līdzīgi kā iekšzemes B2C paku piegādes tirgū arī starptautiskajā B2C paku piegādes tirgū pēdējo gadu laikā bijis vērojams būtisks pieaugums. Tomēr pretstatā konkurences situācijas izmaiņām, kas novērotas iekšzemes B2C paku piegādes tirgū, *PostNord* tirgus daļa starptautiskajā B2C paku piegādes tirgū pēdējo trīs gadu laikā saglabājusies samērā nemainīga gan vērtības ziņā ⁽²¹⁾ (2016. gadā – [...] %, 2017. gadā – [...] % un 2018. gadā – [...] %), gan apjoma ziņā ⁽²²⁾ (2016. gadā – [...] %, 2017. gadā – [...] % un 2018. gadā – [...] %) ⁽²³⁾.
- (28) Tikmēr kopējā tirgus daļa vērtības ziņā [...] un apjoma ziņā – [...]. Spriežot pēc šiem rādītājiem, nevar secināt ne to, ka šie konkurenti varētu radīt būtisku konkurences spiedienu uz *PostNord*, nedz arī to, ka tirgus situācija varētu drīz mainīties (jo pārskata periodā *PostNord* tirgus daļas saglabājušās samērā stabilas).
- (29) Iesniedzējs norāda, ka liela daļa starptautisko B2C paku piegādes pakalpojumu ir [...]. Spriežot pēc pieprasījuma ⁽²⁴⁾, šķiet, ka [...].
- (30) Tomēr pat saskaņā ar konservatīvu pieeju [...] *PostNord* tirgus daļa apjoma ziņā joprojām ir [...]. Tā kā [...], ir maz ticams, ka tuvākajā laikā konkurences situācija varētu mainīties.
- (31) Iesniedzējs norāda ⁽²⁵⁾, ka [...]. Tas arī pauž uzskatu, ka, ņemot vērā augošo e-komercijas tirgu Dānijā un Eiropā, pieprasījums pēc starptautiskas B2C paku piegādes turpmāk palielināsies. Visbeidzot, iesniedzējs 2020. gada 16. martā informēja Komisiju, ka *PostNord* ir identificējis vēl citus starptautisko B2C paku piegādes pakalpojumu sniedzējus.
- (32) Tomēr iesniedzējs skaidroja, ka, pamatojoties uz *PostNord* sniegto informāciju, daži no šiem pakalpojumu sniedzējiem (proti, *Prime Cargo*, *Blue Water*, *Scan Logistics*, *GTX Logistics* un *Link Logistics*) paši tiešā veidā nenodrošina paku piegādi, bet piedāvā loģistikas risinājumus, kas ietver arī paku piegādātāju, piemēram, *PostNord*, pakalpojumu pārdošanu. Turklāt daži citi pakalpojumu sniedzēji (proti, *United Broker*, *Shipmondo* un *pakke.dk*) acimredzot piedāvā “apvienošanas pakalpojumus”, t. i., IT risinājumus un platformas. Iesniedzējs arī atzina, ka Dānijas tirgus ir ierobežots lieluma ziņā un ka šie apstākļi var ierobežot paku piegādes pakalpojumu sniedzēju skaitu.
- (33) Komisija ņem vērā, ka starptautisko B2C paku piegādes pakalpojumu tirgū 2019. gadā ienāca jauns konkurents – *DAO 365*, tomēr pagaidām nav pieejami dati par tā rezultātiem šajā tirgū. Lai gan, piemēram, iepriekš 32. apsvērumā minētie uzņēmumi varētu kādā mērā radīt konkurences spiedienu uz *PostNord*, pat ja tie paši nenodrošina starptautiskus B2C paku piegādes pakalpojumus, tomēr iesniedzēja sniegtā informācija neļauj secināt, ka tā patiešām notiek. Šāda iespējamā konkurences spiediena apmērs ir neskaidrs īpaši tādēļ, ka (kā minēts iepriekš 27. apsvērumā) *PostNord* tirgus daļa gan apjoma, gan vērtības ziņā pārskata periodā ir bijusi stabila.
- (34) Ņemot vērā 27.–33. apsvērumā izklāstītos faktoros, nevar secināt, ka starptautiskie B2C paku piegādes pakalpojumi Dānijā ir tieši pakļauti konkurencei. Tādējādi Direktīvas 2014/25/ES piemērošana līgumiem, uz kuru pamata Dānijā ir iespējams veikt minētās darbības, būtu jāturpina.

4. SECINĀJUMI

- (35) Šā lēmuma pamatā ir juridiskā un faktiskā situācija laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada martam, par kuru liecina iesniedzēja sniegtā informācija un publiski pieejamā informācija ⁽²⁶⁾. Ja, krasi mainoties juridiskajai vai faktiskajai situācijai, Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērošanas nosacījumi vairs netiek izpildīti, to var pārskatīt.

⁽²¹⁾ Sk. pieprasījuma 12. lpp., 7. tabulu.

⁽²²⁾ Sk. pieprasījuma 12. lpp., 8. tabulu.

⁽²³⁾ Sk. pieprasījuma 21. lpp., pirmo diagrammu.

⁽²⁴⁾ Sk. pieprasījuma 13. lpp., 2. un 3. punktu.

⁽²⁵⁾ Sk. iesniedzēja 2020. gada 10. februāra atbildi uz Komisijas 2020. gada 3. februāra informācijas pieprasījumu (2. lpp.).

⁽²⁶⁾ Sk. Eiropas Komisijas Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ģenerāldirektorāta pasūtīto *WIK Consult* pētījumu “*Development of Cross-border E-commerce through Parcel Delivery*” (2019. gada februāris); *PostNord* ziņojumu “*Annual and Sustainability Report*” (2018. gads); Eiropas Komisijas Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ģenerāldirektorāta pasūtīto *Copenhagen Economics* pētījumu “*Main Developments in the Postal Sector (2013-2016)*” (2018. gada jūlijs).

- (36) Tā kā ar starptautisko B2C paku piegādi saistītajiem pakalpojumiem joprojām ir jāpiemēro Direktīva 2014/25/ES, ir jāatgādina, ka iepirkuma līgumi par vairākām darbībām ir jāskata atbilstoši minētās direktīvas 6. pantam. Tātad, ja līgumslēdzējs ir iesaistīts jauktā iepirkumā, proti, tādā, kas paredzēts gan tādu darbību veikšanai, kuras ir atbrīvotas no Direktīvas 2014/25/ES piemērošanas, gan tādu darbību veikšanai, kuras nav atbrīvotas, ir jāņem vērā tās darbības, kas paredzētas kā līguma galvenās darbības. Šāda jaukta iepirkuma gadījumā, ja mērķis galvenokārt ir nodrošināt darbības, uz kurām neattiecas atbrīvojums, ir jāpiemēro Direktīvas 2014/25/ES noteikumi. Ja nav iespējams objektīvi noteikt, kura darbība ir paredzēta kā līguma galvenā darbība, līguma slēgšanas tiesības piešķir saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti Direktīvas 2014/25/ES 6. panta 3. punktā,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Direktīvu 2014/25/ES nepiemēro līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirusi līgumslēdzēji un uz kuru pamata Dānijas teritorijā ir iespējams īstenot darbības, kas saistītas ar iekšzemes standarta paku piegādes pakalpojumiem, kurus uzņēmumi sniedz patērētājiem (B2C pakalpojumiem).

2. pants

Direktīvu 2014/25/ES turpina piemērot līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirusi līgumslēdzēji un uz kuru pamata Dānijas teritorijā ir iespējams īstenot darbības, kas saistītas ar starptautiskiem standarta B2C paku piegādes pakalpojumiem.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2020. gada 27. maijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Thierry BRETON

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV