

P6_TA(2007)0337

Kopīgi noteikumi gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai *I**

MERGEFORMATEiropas Parlamenta 2007. gada 11. jūlija normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kopīgiem noteikumiem gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta) (COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2006)0396)¹,
 - ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 80. panta 2. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam iesniedza priekšlikumu (C6-0248/2006),
 - ņemot vērā Reglamenta 51. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A6-0178/2007),
1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
 2. prasa Komisijai vēlreiz ar to apspriesties, ja tā ir paredzējusi būtiski grozīt šo priekšlikumu vai to aizstāt ar citu tekstu;
 3. prasa, lai Komisija piedāvā Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību aktu saistībā ar Eiropas sociālajiem un darba apstākļiem aviācijas nozarē, bet līdz šā tiesību akta spēkā stāšanās brīdim prasa, lai aviopārvadātāji attiecīgā gadījumā ievēro noteikumus par darbinieku nosūtīšanu.
 4. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

¹ OV vēl nav publicēts.

Eiropas Parlamenta nostāja pieņemta pirmajā lasījumā 2007. gada 11. jūlijā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2007, par kopīgiem noteikumiem gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta)

(Teksts ar EEA nozīmi)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ||,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

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 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) *Atzīstot* 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, *tai pašai* dalībvalstij jāuzņemas atbildība gan par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības, gan par darbības licences uzraudzību.

² OV C 175, 27.7.2007., 85. lpp.

³ OV C ...

⁴ Eiropas Parlamenta 2007. gada 11. jūlija Nostāja.

⁵ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

⁶ OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

⁷ OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.

- (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. ***Lai izvairītos no konkurences izkropļojumiem, kas rodas dažādu valsts līmeņa noteikumu piemērošanas dēļ, ir jānodrošina pārredzamība un visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem ir jāiesniedz savi finanšu pārskati Komisijas un dalībvalstu kopējai pārbaudei.***
- (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) ***Dalībvalstīm vajadzētu nodrošināt pienācīgu Kopienas un valsts sociālo tiesību aktu piemērošanu attiecībā uz tāda Kopienas gaisa pārvadātāja darbiniekiem, kurš sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus no darbības bāzes, kas atrodas ārpus dalībvalsts teritorijas, kurā ir šī gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta.***
- (10) 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.
- (11) 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).
- (12) 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 pretendentu. Komisijai jābūt iespējai iegūt visu nepieciešamo informāciju, lai atsevišķos gadījumos varētu novērtēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ekonomisko pamatotību.
- (13) Jāprecizē un jāvienkāršo spēkā esošie noteikumi par satiksmes sadali starp lidostām, kas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju.
- (14) Ir lietderīgi nodrošināt dalībvalstīm iespēju reaģēt uz pēkšņām problēmām, ko izraisījuši neparedzēti vai nenovēršami apstākļi, kas tehniski vai praktiski apgrūtina gaisa pārvadājumu veikšanu.
- (15) 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.

- (16) Pasažieriem jābūt iespējai faktiski salīdzināt dažādu aviosabiedrību tarifus. Tādēļ publiskotajiem tarifiem jāatspoguļo galīgā cena, kas jāmaksā pasažierim, ieskaitot visus nodokļus, nodevas un maksas.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) Tāpēc jāatceļ Regula (EEK) Nr. 2407/92, Regula (EEK) Nr. 2408/92 un Regula (EEK) Nr. 2409/92,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa Vispārīgi noteikumi

1. pants Priekšmets

1. Ar šo regulu reglamentē Kopienas gaisa pārvadātāju licencēšanu, Kopienas gaisa pārvadātāju tiesības veikt gaisa pārvadājumus Kopienā un cenu noteikšanu gaisa pārvadājumiem Kopienā. ***Noteikumus par informāciju un nediskriminējošu cenu noteikšanu piemēro lidojumiem no jebkuras lidostas dalībvalsts teritorijā un lidojumiem, kurus veic Kopienas gaisa pārvadātājs, no lidostas trešā valstī uz lidostu dalībvalsts teritorijā, ja vien uz gaisa pārvadātājiem attiecīgajā trešā valstī neattiecas tādas pašas prasības.***

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.

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.

2. pants Definīcijas

⁸ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

Šajā regulā izmanto šādas definīcijas:

- 1) „darbības licence” ir atļauja, ko kompetentā licencētāja iestāde piešķirusi uzņēmumam, atļaujot tam par atlīdzību un/vai nomas maksu pa gaisu pārvadāt pasažierus, pastu un/vai kravu, kā noteikts darbības licencē;
- 2) „kompetentā licencētāja iestāde” ir iestāde, kam ir tiesības saskaņā ar II nodaļu piešķirt, atteikt, anulēt vai apturēt darbības licenci;
- 3) „uzņēmums” ir komerciāla vai bezpeļņas fiziska, vai juridiska persona vai oficiāla iestāde, kas pati par sevi ir vai nav juridiska persona;
- 4) „gaisa pārvadājums” ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu un/vai par īres maksu pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu;
- 5) „lidojums” ir izlidošana no konkrētas lidostas uz konkrētu mērķa lidostu;
- 6) „lidosta” ir jebkura vieta dalībvalstī, kur notiek komerciālas gaisa transporta darbības;
- 7) „gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC)” ir apliecība, ko uzņēmumam 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;
- 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;
- 9) „gaisa pārvadātājs” ir gaisa satiksmes uzņēmums, kuram ir derīga darbības licence;
- 10) „Kopienas gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kuram ir darbības veikšanai derīga licence, kuru kompetentā licencētāja iestāde izdevusi saskaņā ar II nodaļu;
- 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;
- 12) „gaisa pārvadājumi Kopienā” ir gaisa pārvadājumi, ko veic Kopienas teritorijā;
- 13) „tranzīts” ir tiesības lidot pāri Kopienas vai trešās valsts teritorijai bez nosēšanās, kā arī veikt nosēšanos, kas nenotiek satiksmes nodrošināšanas nolūkā;
- 14) „satiksmes tiesības” ir tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām Kopienas lidostām;
- 15) „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, izvietošana viesnīcā;

- 16) „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;
- 17) „jauda” ir pasažieru vietu skaits, ko plašai sabiedrībai piedāvā regulāros gaisa pārvadājumos noteiktā laikposmā;
- 18) „gaisa pārvadājumu maksas” ir euro vai vietējā valūtā izteiktas cenas, ko pasažieri maksā gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem par minēto pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumus, un visi nosacījumi, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, to skaitā atlīdzība un nosacījumi, kas *piedāvāti* starpniekiem un citiem palīgdienestiem ■;
- 19) „gaisa pārvadājumu tarifi” ir euro vai vietējā valūtā izteiktas cenas, kas jāmaksā par kravas pārvadāšanu, un nosacījumi, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, kas *piedāvāti* starpniekiem un citiem palīgdienestiem ■;
- 20) „attiecīga dalībvalsts vai dalībvalstis” ir dalībvalstis, kuru teritorijā vai starp kurām tiek veikti gaisa pārvadājumi;
- 21) „iesaistītā dalībvalsts vai dalībvalstis” ir attiecīgās dalībvalstis un dalībvalstis, kurās gaisa pārvadātājs vai pārvadātāji, kas veic gaisa pārvadājumus, ir licencēti;
- 22) „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;
- 23) „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;
- 24) **„nomas līgums bez apkalpes (dry lease)” ir starp gaisa pārvadātājiem noslēgts līgums, saskaņā ar kuru, gaisa kuģis darbojas, pamatojoties uz nomnieka AOC (gaisa kuģa ekspluatanta apliecību);**
- 25) **„gaisa kuģa nomas līgums ar apkalpi (wet lease)” ir starp gaisa pārvadātājiem noslēgts līgums, saskaņā ar kuru, gaisa kuģis darbojas, pamatojoties uz iznomātāja AOC (gaisa kuģa ekspluatanta apliecību);**
- 26) **„galvenā uzņēmējdarbības vieta” ir vieta, kurā atrodas galvenais birojs, un atbilstošā gadījumā Kopienas gaisa pārvadātāja reģistrēts birojs dalībvalstī, kurā, no kuras vai uz kuru Kopienas gaisa pārvadātājs veic lielu daļu gaisa transporta**

pakalpojumu.

II nodaļa
Darbības licence

3. pants
Darbības licence

1. Nevienam **Kopienā dibinātam** uzņēmumam nav atļauts Kopienā par atlīdzību un/vai nomas maksu pārvadāt ar gaisa transportu pasažierus, pastu un/vai kravu, kamēr tam nav piešķirta atbilstoša darbības licence.

Uzņēmums, kas atbilst šīs nodaļas prasībām, ir tiesīgs saņemt darbības licenci.

2. Kompetentā licencētāja iestāde nepiešķir darbības licences, ja nav ievērotas šīs nodaļas prasības.

3. 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 *pasažieru, pasta un/vai kravas* pārvadājuma starp dažādām lidostām.

4. pants
Nosacījumi darbības licences piešķiršanai

Kompetentā licencētāja iestāde piešķir darbības licenci uzņēmumam, ja

- a) tā **galvenā uzņēmējdarbības vieta** ir Kopienā, un tas **sniedz** lielāko daļu **gaisa transporta pakalpojumu** Kopienā, **no Kopienas vai uz to**,
- b) tam ir derīga gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC),
- c) iesniedzot pieteikumu licences saņemšanai dalībvalsts iestādē, tā **galvenā uzņēmējdarbības vieta** ir konkrētajā dalībvalstī ■,
- d) **tam, pamatojoties uz īpašuma tiesībām vai nomas līgumu bez apkalpes, ir pieejami viens vai vairāki gaisa kuģi**,
- e) tā galvenā darbības joma ir **gaisa transporta pakalpojumu sniegšana** atsevišķi vai arī kopā ar cita veida komercdarbību, kas saistīta ar gaisa kuģiem vai gaisa kuģu remontu un ekspluatāciju,
- f) uzņēmuma struktūra ļauj kompetentajai licencētājai iestādei īstenot šīs nodaļas noteikumus,
- g) 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, ja vien nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura

līgumslēdzēja puse ir Kopiena, *nav noteikts savādāk*,

- h) tas atbilst 5. pantā paredzētajiem finanšu nosacījumiem,
- i) tas atbilst 11. pantā noteiktajām apdrošināšanas prasībām,
- j) ***tas garantē, ka ir pietiekami apdrošināts, lai varētu atmaksāt samaksātās summas un nodrošinātu pasažieru atgriešanos mājās gadījumā, ja tas nevar veikt rezervētos lidojumus maksātnespējas vai darbības licences anulēšanas dēļ.***

5. pants

Finanšu nosacījumi darbības licences piešķiršanai

1. Kompetentā licencētāja iestāde rūpīgi novērtē, vai uzņēmums, kas pirmoreiz iesniedz pieteikumu darbības licences saņemšanai, var pierādīt, ka

- a) tas 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, *un*
- c) ***tā tīrais kapitāls ir vismaz EUR 100 000.***

2. Šā panta izpildei katrs pretendents iesniedz komercdarbības plānu vismaz 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 1. punktā. ***Katram pretendentam jāparedz noteikumi, lai izvairītos no maksātnespējas radītām negatīvām sociālām sekām vai mazinātu to ietekmi.***

3. Šā panta 1. un 2. 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 EUR 100 000, vai pēc ***kompetentās*** licencētājas iestādes pieprasījuma sagādāt informāciju, kas saistīta ar 9. panta 2. punktu.

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

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 attiecīgos Kopienas tiesību aktos.

2. Visas izmaiņas Kopienas gaisa pārvadātāja AOC ***atbilstošos gadījumos*** atspoguļo tā darbības licencē.

3. ***Ja AOC piešķir valsts iestāde, attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestādes ir atbildīgas par Kopienas gaisa pārvadātāja AOC un darbības licences piešķiršanu, atteikšanu,***

anulēšanu vai apturēšanu.

7. pants

Labas reputācijas apliecinājums

1. Ja darbības licences izsniegšanai vajadzīgi pierādījumi par to, ka personām, kas ilgstoši faktiski vadīs uzņēmuma darbību, ir laba reputācija un ka tās nav tikušas izsludinātas par maksātnespējīgām, vai pierādījumi darbības licences apturēšanai vai atsaukšanai gadījumā, kad konstatēti nopietni amatpārkāpumi vai kriminālpārkāpumi, kompetentā licencētāja iestāde kā pietiekamu pierādījumu attiecībā uz dalībvalsts pilsoņiem pieņem to, ka tiek uzrādīti dokumenti, ko izsniegušas kompetentās iestādes izcelsmes valstī vai dalībvalstī, kurā attiecīgajām personām ir pastāvīgā dzīvesvieta, par to, ka minētās prasības ir ievērotas.

2. Ja izcelsmes dalībvalsts vai dalībvalsts, kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta, neizsniedz dokumentus, kas minēti 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, kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta; šāda varas iestāde, notārs vai kvalificēta profesionāla organizācija izsniedz sertifikātu, kas apliecina zvēresta vai svinīgā solījuma autentiskumu.

3. Kompetentā licencētāja iestāde var pieprasīt, lai dokumentus un sertifikātus, kas minēti 1. un 2. punktā, uzrādītu ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc to izsniegšanas.

8. pants

Darbības licences derīgums

1. Darbības licence ir derīga tik ilgi, kamēr Kopienas gaisa pārvadātājs atbilst šajā nodaļā noteiktajām prasībām.

Kopienas gaisa pārvadātājam jābūt spējīgam jebkurā laikā pēc pieprasījuma demonstrēt kompetentajai licencētājai iestādei, ka tas ievēro visas šīs nodaļas prasības.

2. Kompetentā licencētāja iestāde rūpīgi uzrauga atbilstību šīs nodaļas prasībām. Tā noteikti pārbauda atbilstību minētajām prasībām **šādos gadījumos:**

- a) divus gadus pēc jaunas darbības licences piešķiršanas **vai**
- b) ja ir aizdomas par iespējamu problēmu, vai
- c) 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, *kura ir atbildīga par AOC izdošanu.*

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 **sešiem** mēnešiem.

4. Katru finanšu gadu Kopienas gaisa pārvadātājs sešus mēnešus pēc kontu slēgšanas

dienas 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.

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.

5. Kopienas gaisa pārvadātājs paziņo kompetentajai licencētājai iestādei

- a) iepriekš — par plāniem attiecībā uz **jaunu regulāru vai neregulāru pārvadājumu veikšanu uz kontinentu vai pasaules daļu, kuru tas iepriekš neapkalpoja, izmaiņām izmantojamo gaisa kuģu skaitā vai veidā**, būtiskām pārmaiņām savas darbības jomā,
- 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.

6. Ja kompetentā licencētāja iestāde uzskata, ka izmaiņām, kas paziņotas saskaņā ar 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 ziņas, kas minētas I pielikuma 2. punktā.

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

7. Kompetentā licencētāja iestāde saistībā ar Kopienas gaisa pārvadātājiem, kurus tā licencējusi, izlemj, vai darbības licence par jaunu jāiesniedz apstiprināšanai gadījumos, kad mainījies viens vai vairāki elementi, kas skar Kopienas gaisa pārvadātāja juridisko stāvokli, jo īpaši gadījumos, kad notiek uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšana.

8. Šā panta 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 **EUR 100000**, vai pēc **kompetentās** licencētājas iestādes pieprasījuma sagādāt informāciju, kas saistīta ar 9. panta 2. punktu.

Tomēr dalībvalsts var piemērot 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.

9. pants

Darbības licences apturēšana vai anulēšana

1. Kompetentā licencētāja iestāde uz 12 mēnešiem aptur vai anulē darbības licenci, ja ***tai ir pamatots iemesls apšaubīt***

Kopienas gaisa pārvadātāja faktisko vai iespējamo saistību izpildi. Kompetentā licencētāja iestāde uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus, var piešķirt pagaidu licenci līdz Kopienas gaisa pārvadātāja finansiālai reorganizācijai, ja ***netiek apdraudēta drošība***, minētajā pagaidu

licencē atspoguļotas visas izmaiņas AOC un ja ir reālas izredzes attiecīgajā laikposmā pietiekami uzlabot finanšu stāvokli.

2. Ja konstatētas skaidras pazīmes par to, ka pastāv finansiālas problēmas, vai ja pret **Kopienas** gaisa pārvadātāju, ko licencējusi kompetentā licencētāja iestāde, celta prasība par maksātnespēju vai līdzīga prasība, tā nekavējoties veic sīku finansiālā 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 **Kopienas** 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.

10. pants

Lēmumi par darbības licencēm

1. Lēmumus par iesniegumiem 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. Atteikumā jābūt norādītiem tā iemesliem.

2. Kompetentās licencētājas iestādes atklātībā izziņo darbības licenču piešķiršanas, apturēšanas un anulēšanas procedūru, tās arī informē Komisiju.

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

11. pants

Apdrošināšanas prasības

Jābūt apdrošinātai gaisa pārvadātāju atbildībai nelaiemes gadījumā, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu, pastu un trešām personām. Attiecīgā gadījumā apdrošināšanas segums atbilst obligātajām prasībām, kas paredzētas *Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulā (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kúgu ekspluatantiem*⁹.

12. pants

Reģistrācija

⁹ OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.

1. Neierobežojot 13. panta 2. punktu, gaisa kuģus, ko izmanto Kopienas gaisa pārvadātājs, reģistrē **Kopienā. Dalībvalsts, kuras kompetentā licencēšanas iestāde atbild par darbības licences piešķiršanu Kopienas gaisa pārvadātājam, var pieprasīt šāda gaisa kuģa reģistrēšanu savas valsts reģistrā.**

2. Atbilstīgi 1. punktam un saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem un administratīvajiem aktiem kompetentā licencētāja iestāde bez jebkādas diskriminējošas maksas nevilcinoties uzņem savas valsts reģistrā gaisa kuģus, kas pieder citu dalībvalstu pilsoņiem, un pārreģistrē tos no citu dalībvalstu reģistriem. Gaisa kuģu pārreģistrēšanai nepiemēro nekādu maksu papildus parastajai reģistrācijas maksai.

13. pants Noma

1. 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.

2. Īstermiņa nomas **ar apkalpi**, līgumu gadījumā atbilstoši Kopienas gaisa pārvadātāja pagaidu vajadzībām vai citādos ārkārtas apstākļos kompetentā licencētāja iestāde var piešķirt atbrīvojumus no 12. panta 1. punktā paredzēto reģistrācijas prasību izpildes, **ja:**

- a) **Kopienas gaisa pārvadātājs var attaisnot šādu rīcību ar ārkārtas nepieciešamību, un šādā gadījumā atbrīvojumu var piešķirt uz septiņiem mēnešiem, paredzot iespēju ārkārtas apstākļos šo periodu vienu reizi pagarināt līdz pat septiņiem mēnešiem; vai**
- b) **Kopienas gaisa pārvadātājs parāda, ka šāda noma ir nepieciešama, lai nodrošinātu sezonālās jaudas, un to saprotamu iemeslu dēļ nevar panākt, nomājot gaisa kuģi, kas reģistrēti saskaņā ar 12. panta 1. punktu. Šādā gadījumā atbrīvojumu var piešķirt uz laiku līdz septiņiem mēnešiem, un to var atjaunot; vai**
- c) **Kopienas gaisa pārvadātājs parāda, ka šāda noma ir nepieciešama, lai pārvarētu neparedzētas darbības grūtības, piemēram, tehniskas problēmas, un nav saprātīgi nomāt gaisa kuģi, kas reģistrēti saskaņā ar 12. panta 1. punktu. Šādā gadījumā atbrīvojumu var piešķirt uz laiku, kas ir obligāti nepieciešams, lai pārvarētu minētās grūtības.**

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 Kopienas un trešo valsti, kurā reģistrēts nomātais gaisa kuģis.

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

4. Kompetentā licencētāja iestāde neapstiprina līgumus par gaisa kuģu nomu kopā ar apkalpi **vai bez tās** gaisa pārvadātājam, kuram tā piešķirusi darbības licenci, ja vien minētā

iestāde nav konstatējusi un rakstiski apstiprinājusi attiecīgajam gaisa pārvadātājam to, ka tiek ievēroti *visi* drošības standarti, kas ir līdzvērtīgi tiem, kuri paredzēti attiecīgos Kopienas tiesību aktos.

14. pants Komisijas veiktas pārbaudes

1. Komisija saskaņā ar 28. 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 pantu, Komisija var iegūt visu nepieciešamo informāciju no kompetentās licencētājas iestādes vai tieši no attiecīgā Kopienas gaisa pārvadātāja vai pārvadātājiem Komisijas noteiktā laikposmā.

15. pants Tiesības uz aizstāvību

Kompetentā licencēšanas iestāde un Komisija nodrošina, ka, pieņemot lēmumu par Kopienas gaisa pārvadātāja darbības licences apturēšanu vai anulēšanu, attiecīgajam Kopienas gaisa pārvadātājam tiek dota iespēja tikt uzklausītam, dažos gadījumos ņemot vērā vajadzību piemērot steidzamības procedūru.

16. pants Sociālie tiesību akti

Dalībvalsts nodrošina pienācīgu Kopienas un valsts sociālo tiesību aktu piemērošanu attiecībā uz tāda Kopienas gaisa pārvadātāja darbiniekiem, kurš sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus no darbības bāzes, kas atrodas ārpus dalībvalsts teritorijas, kurā ir šī gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta.

III nodaļa Piekļuve maršrutiem

17. pants Gaisa pārvadājumu veikšana Kopienā

1. Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības Kopienas teritorijas maršrutos.

2. 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.

3. Kopienas gaisa pārvadātājiem, veicot gaisa pārvadājumus Kopienā, ir atļauts tos savienot 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 **un dalībvalstu un trešo valstu divpusējo līgumu noteikumiem**, attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem apvienot gaisa pārvadājumus un slēgt vienošanās **ar jebkuru gaisa pārvadātāju** 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 *Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 847/2004 attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu*¹⁰ 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 Kопiena 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 Kopieni.

18. pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību vispārīgie principi

1. Pēc apspriedēm ar citām attiecīgajām dalībvalstīm un pēc paziņošanas Komisijai, **attiecīgām lidostām** un gaisa pārvadātājiem, kas darbojas konkrētajā maršrutā, dalībvalsts var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumiem uz lidostu, jebkuru šādu maršrutu uzskatot par vitāli svarīgu ekonomikas **un sociālās jomas** attīstībai reģionā, **kuru apkalpo** šī lidosta. Minētās saistības uzliek vienīgi tādēļ, lai šajā maršrutā nodrošinātu regulāru gaisa pārvadājumu minimālo apjomu, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, cenu veidošanas 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.

2. Gadījumos, kad citi transporta veidi nevar nodrošināt nepārtrauktu apkalpošanu, veicot vismaz divus reisus 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.

3. Ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības uzliktas saskaņā ar 1. un 2. punktu, 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.

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, dalībvalsts var ierobežot piekļuvi regulāriem gaisa

¹⁰ OV L 157, 30.4.2004., 7. lpp.

pārvadājumiem šajā maršrutā, atļaujot to tikai vienam gaisa pārvadātājam, uz laiku līdz 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 *19. pantu* izsludina atklātu konkursu, kurā var piedalīties visi Kopienas gaisa pārvadātāji, kas ir tiesīgi veikt šādus pārvadājumus.

6. Ja dalībvalsts vēlas uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tai jāpaziņo Komisijai, citām attiecīgajām dalībvalstīm, **attiecīgajām lidostām** 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. Paredzēto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību nepieciešamību un pietiekamību dalībvalstis izvērtē, ņemot vērā

- a) paredzēto saistību un attiecīgā reģiona ekonomiskās attīstības vajadzību proporcionalitāti,
- b) iespēju izmantot 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 *19. pantu* izvēlētais gaisa pārvadātājs pēkšņi pārtrauc pārvadājumus, attiecīgā dalībvalsts, 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 dalībvalsts maksā atbilstīgi *19. 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 *28. 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.

19. pants

Procedūra atklātajam konkursam attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām

1. Šīs regulas *18. 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. Termins konkursa pieteikumu iesniegšanai ir vismaz divi mēneši pēc šāda informatīva paziņojuma publicēšanas dienas. Ja konkurss attiecas uz maršrutu, kuram piekļuve saskaņā ar *18. panta 4. punktu* jau ir ierobežota, atļaujot to tikai vienam pārvadātājam, uzaicinājumu piedalīties konkursā publicē vismaz sešus mēnešus pirms jaunas koncesijas sākuma, lai *dotu iespēju izvērtēt* 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.
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) sankcijas līguma neizpildīšanas gadījumā,

- e) objektīvi un pārskatāmi parametri, pamatojoties uz kuriem aprēķina kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu, ja minēto kompensāciju piešķir.
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.
8. Attiecīgā dalībvalsts var kompensēt saskaņā ar 7. punktu izraudzītajam gaisa pārvadātājam to standartu ievērošanu, ko prasa saskaņā ar 18. pantu uzliktās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Šāda kompensācija 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.
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 28. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

20. pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pārbaude

1. Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka jebkurš lēmums, kas pieņemts saskaņā ar 18. un 19. 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 18. 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 sabiedrisko pakalpojumu saistību uzlikšanai.

2. Pēc dalībvalsts lūguma, ja šī dalībvalsts uzskata, ka *18. un 19. panta* noteikumi nevajadzīgi ierobežo maršruta attīstību, vai pēc savas iniciatīvas Komisija veic izmeklēšanu un sešu mēnešu laikā pēc lūguma saņemšanas, pamatojoties uz visiem būtiskajiem faktoriem, saskaņā ar *28. panta 2. punktā* paredzēto procedūru pieņem lēmumu par to, vai *18. un 19. 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.

21. 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.

2. Pēc apspriešanās ar *attiecīgajiem* gaisa *pārvadātājiem un lidostām* dalībvalsts bez diskriminācijas attiecībā uz galamērķiem Kopienas teritorijā vai valstisko piederību, vai gaisa pārvadātāja identitātes datiem drīkst regulēt gaisa satiksmes sadali starp lidostām, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) lidostas apkalpo vienu pilsētu vai konurbāciju, ***kur tās atrodas,***
- b) lidostas ir nodrošinātas ar atbilstošu transporta infrastruktūru, ***lai tās ilgākais stundas laikā būtu sasniedzamas ar sabiedrisko transportu,*** un,
- c) starp lidostām, ***kā arī starp lidostu*** 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.

3. 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 *28. 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.

22. pants

Ārkārtas pasākumi

1. Dalībvalsts var atteikt vai ierobežot satiksmes tiesību izmantošanu vai paredzēt nosacījumus to izmantošanai, lai atrisinātu pēkšņas īstermiņa problēmas, kas radušās neparedzētu un nenovēršamu apstākļu dēļ. 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 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. punktā noteiktajām prasībām vai citā veidā ir pretrunā ar Kopienas tiesībām.

IV nodaļa Cenu noteikšanas noteikumi

23. pants Cenu noteikšana

Neierobežojot **25. pantu**, šī 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 III nodaļu.

24. pants Cenu noteikšanas brīvība

1. Neierobežojot *18. panta 1. punktu*, *25. 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.



25. pants Informācija un nediskriminēšana

1. Šo pantu piemēro lidojumiem no jebkuras lidostas dalībvalsts teritorijā un lidojumiem, par kuriem līgumu noslēdzis Kopienas gaisa pārvadātājs, no lidostas trešā valstī uz lidostu dalībvalsts teritorijā, ja vien uz gaisa pārvadātājiem attiecīgajā trešā valstī neattiecas tādas pašas prasības.

2. Gaisa pārvadātāji, kas darbojas Kopienā, sniedz sabiedrībai izsmelšu informāciju par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem *saskaņā ar 2. panta 18. un 19. punktu*, kā arī par saistītajiem nosacījumiem, **un par visiem piemērojamajiem nodokļiem, obligātajām maksām, piemaksām un nodevām, kuras iekasē trešo pušu uzdevumā.**

Gaisa pārvadājumu maksās, kas publicētas jebkādā veidā, tostarp internetā, un tieši vai netieši adresētas pasažieriem, jāiekļauj visus piemērojamus nodokļus, nodevas, piemaksas un maksas, kuras zināmas publicēšanas brīdī. Gaisa pārvadājumu maksās neiekļauj

izdevumus, kurus nerada pats gaisa pārvadātājs.

Izvēles piemaksas cenai skaidri, pārskatāmi un viennozīmīgi norāda rezervēšanas procesa sākumā, un pasažieris tās izvēlas, attiecīgi norādot (opt-in). Automātiska piekrišana veikt šādas piemaksas nav spēkā.

Visas izmaksas, kuras nav ietvertas gaisa pārvadājumu maksā un kuras neiekasē gaisa pārvadātāji, kas darbojas Kopienā, detalizēti reklamē „biļešu pārdevējs” saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regulas (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti¹¹ 2. panta d) apakšpunktu.

3. Gaisa pārvadātāji ļauj piekļūt informācijai par gaisa pārvadājumu maksām, nediskriminējot pasažierus atkarībā no viņu valstiskās piederības vai pastāvīgās dzīvesvietas, vai ceļojumu aģentūras darbības vietas Kopienā.

Gaisa pārvadātāji nedrīkst paredzēt noteikumus, kas praksē ierobežo pasažieru un ceļojumu aģentūru brīvu un vienlīdzīgu piekļuvi gaisa pārvadājumu maksām.

4. *Lai īstenotu 2. un 3. punktā noteiktos pienākumus, gaisa pārvadātāji publisko gaisa pārvadājumu maksas, tarifus un saistītos nosacījumus, kā arī visus piemērojamos nodokļus, nodevas, piemaksas un maksas, kuras tie iekasē trešo pušu uzdevumā, piemērojot šādas kategorijas:*

- *nodokļi un citas valsts nodevas un maksājumi;*
- *maksas, nodevas, piemaksas un citi maksājumi, ko saņem aviosabiedrības;*
- *maksas, nodevas, piemaksas un citi maksājumi, ko saņem lidostu apsaimniekotāji.*

5. *Pasažieriem jāsaņem lidojuma cenai pievienoto nodokļu, nodevu un maksājumu detalizēts atspoguļojums.*

26. pants

Pārredzamība cenu aprēķinos

Ja cenā tiek iekļautas maksas par drošību, lidostā vai gaisa kuģī, tās pasažierim atsevišķi jānorāda uz biļetes vai citā veidā. Maksām un nodevām par drošību, kuras iekasē dalībvalstis, gaisa pārvadātāji vai iestādes, ir jābūt pārredzamām un tās drīkst izmantot tikai, lai segtu drošības izmaksas lidostās un lidmašīnā.

27. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nodrošina šajā nodaļā izklāstīto noteikumu ievērošanu un paredz sankcijas par šo noteikumu pārkāpšanu. Noteiktās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

V nodaļa

¹¹ OVL 344, 27.12.2005., 15. lpp.

Nobeiguma noteikumi

28. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK || 3. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

||

29. pants

Sadarbība un tiesības iegūt informāciju

1. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, šīs regulas piemērošanā **un uzraudzībā**.
2. Lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, Komisija var saņemt visu vajadzīgo informāciju no dalībvalstīm, kuras turklāt nodrošina informācijas sagādi no gaisa pārvadātājiem, kurus licencējušas to kompetentās licencētājas iestādes.
3. Dalībvalstis saskaņā ar to tiesību aktiem veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu konfidencialitāti šīs regulas piemērošanas gaitā saņemtajai informācijai.

30. 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 *II pielikuma* iekļauto atbilstības tabulu.

31. pants

Stāšanās spēkā

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

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

||,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

I PIELIKUMS

Informācija, 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 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 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 darbībās, 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.

■

II 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 1. punkta otrā daļa
3. panta 3. punkts	3. panta 1. punkta pirmā daļa
4. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts	4. panta f) punkts
4. panta 3. punkts	-
4. panta 4. punkts	4. panta f) punkts
4. panta 5. punkts	8. panta 1. punkta otrā daļa
5. panta 1. punkts	5. panta 1. punkts
5. panta 2. punkts	5. panta 2. punkts
5. panta 3. punkts	8. panta 5. punkts
5. panta 4. punkts	8. panta 6. punkts
5. panta 5. punkts	9. panta 1. punkts
5. panta 6. punkts	8. panta 4. punkts
5. panta 7. punkts	5. panta 3. punkts un 8. panta 8. punkts
6. pants	7. pants
7. pants	11. pants
8. panta 1. punkts	13. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts	12. panta 1. punkts
8. panta 3. punkts	13. panta 2. punkts
8. panta 4. punkts	12. panta 2. punkts
9. pants	6. pants
10. panta 1. punkts	13. panta 3. punkts
10. panta 2. punkts	13. panta 4. punkts
11. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts
11. panta 2. punkts	8. panta 3. punkts
11. panta 3. punkts	8. panta 7. punkts
12. pants	9. panta 2. līdz 4. punkts
13. panta 1. punkts	10. panta 2. punkts
13. panta 2. punkts	10. panta 1. punkts
13. panta 3. punkts	-
13. panta 4. punkts	10. panta 3. punkts
14. pants	14. pants
15. pants	-
16. pants	-
17. pants	-
18. panta 1. punkts	<i>29. panta 1. punkts</i>
18. panta 2. punkts	<i>29. panta 3. punkts</i>
19. pants	-
PIELIKUMS	I PIELIKUMS

Regula (EEK) Nr. 2408/92	Šī regula

1. panta 1. punkts	1. pants
1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
1. panta 3. punkts	1. panta 3. punkts
1. panta 4. punkts	-
2. pants	2. pants
3. panta 1. punkts	<i>17. panta 1. un 2. punkts</i>
3. panta 2. punkts	-
3. panta 3. punkts	-
3. panta 4. punkts	-
4. panta 1. punkta a) apakšpunkts	<i>18. panta 1. punkts</i>
4. panta 1. punkta b) apakšpunkts	<i>18. panta 6. punkts</i>
4. panta 1. punkta c) apakšpunkts	<i>18. panta 2. punkts</i>
4. panta 1. punkta d) apakšpunkts	<i>18. panta 4. punkts</i>
-	<i>19. panta 1. punkts</i>
-	<i>19. panta 2. punkts</i>
-	<i>19. panta 3. punkts</i>
-	<i>19. panta 4. punkts</i>
-	<i>19. panta 5. punkts</i>
4. panta 1. punkta e) apakšpunkts	<i>19. panta 6. punkts</i>
4. panta 1. punkta f) apakšpunkts	<i>19. panta 7. punkts</i>
4. panta 1. punkta g) apakšpunkts	-
4. panta 1. punkta h) apakšpunkts	<i>19. panta 8. punkts</i>
-	<i>19. panta 9. punkts</i>
-	<i>19. panta 10. punkts</i>
4. panta 1. punkta i) apakšpunkts	<i>20. panta 1. punkts</i>
4. panta 1. punkta j) apakšpunkts	<i>18. panta 3. punkts</i>
4. panta 1. punkta k) apakšpunkts	-
4. panta 2. punkts	-
4. panta 3. punkts	<i>20. panta 2. punkts</i>
4. panta 4. punkts	-
5. pants	-
6. panta 1. punkts un 6. panta 2. punkts	-
7. pants	<i>17. panta 3. līdz 6. punkts</i>
8. panta 1. punkts	<i>21. panta 2. punkts</i>
8. panta 2. punkts	<i>21. panta 1. punkts</i>
8. panta 3. punkts	<i>21. panta 3. punkts</i>
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	<i>22. pants</i>
9. panta 6. punkts	-
9. panta 7. punkts	-
9. panta 8. punkts	-
10. pants	-
11. pants	<i>28 pants</i>
12. panta 1. punkts	<i>29. panta 2. punkts</i>
12. panta 2. punkts	-

13. pants	-
14. panta 1. punkts	<i>29. panta 1. punkts</i>
14. panta 2. punkts	<i>29. panta 3. punkts</i>
15. pants	-
16. pants	-
I PIELIKUMS	-
II PIELIKUMS	-
III PIELIKUMS	-
-	█

Regula (EEK) Nr. 2409/92	Šī regula
1. panta 1. punkts	1. pants
1. panta 2. punkts	<i>23. pants</i>
1. panta 3. punkts	█
2. pants	2. pants
3. pants	-
4. pants	<i>25. pants</i>
5. panta 1. punkts	<i>24. pants</i>
5. panta 2. punkts	-
5. panta 3. punkts	-
5. panta 4. punkts	-
6. pants	-
7. pants	-
8. pants	-
9. pants	-
10. panta 1. punkts	<i>29. panta 1. punkts</i>
10. panta 2. punkts	<i>29. panta 3. punkts</i>
11. pants	-
12. pants	-
-	<i>30. pants</i>
-	<i>31. pants</i>