



Briselē, 22.9.2020.
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2020) 187 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) iniciatīvas nolūks ir uzlabot Eiropas gaisa telpas organizācijas un pārvaldības vispārējo efektivitāti, reformējot aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) nozari. Tās izstrādē ir iesaistītas divas visaptverošas tiesību aktu paketes – “SES I” un “SES II”, un to veido četras regulas¹.

Pieredze, kas gūta kopš 2004. gada, īstenojot SES I, un kopš 2009. gada, īstenojot SES II, liecina, ka SES principi un vispārējie virzieni joprojām ir aktuāli un tos ir jāturpina piemērot. Tomēr, neraugoties uz šo tiesību aktu kopumu, gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) izmaksas joprojām ir augstas, un joprojām pastāv kavēšanās, kas kaitē videi. Šī situācija ir saistīta ar ierobežoto jaudu, kā arī ar neefektivitāti ATM jomā, kas rada sastrēgumus pat parastos apstākļos. Ir skaidrs, ka SES izveides laikā izvirzītie mērķi paredzētajā termiņā netika pilnībā sasniegti.

Tādēļ šā grozītā priekšlikuma mērķis ir ne tikai novērst pašreizējo neefektivitāti ATM jomā, kas kaitē videi, bet arī stiprināt citus noderīgus ATM aspektus, piemēram, dinamiskāku datu pakalpojumu sniegšanu un stimulus, kas var aktīvi panākt uzlabojumus un vēl vairāk samazināt aviācijas ietekmi uz vidi.

Sākotnējo priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) (pazīstams ar saīsinājumu SES2+) Komisija pieņēma 2013. gada 11. jūnijā. Tas bija paredzēts, lai paātrinātu aeronavigācijas pakalpojumu reformas īstenošanu, neatkāpjoties no sākotnējiem mērķiem un principiem.

Pēc priekšlikuma pieņemšanas un kopumā pēdējo desmit gadu laikā aviācijas nozare ir turpinājusi attīstīties, līdz ar tehnoloģiju attīstību un vispārēju noturīgu satiksmes pieaugumu līdz 2020. gada sākumam. Covid-19 pandēmijas rezultātā ir strauji samazinājies satiksmes apjoms, kas liecina, ka strukturāli SES trūkst elastīguma, jo pakalpojumu sniegšana grūti pielāgojama satiksmes attīstībai. Tāpat ir attīstījies arī politiskais konteksts. Proti, tika pieņemts Parīzes nolīgums, kas paredz, ka aviācijai jāveicina CO₂ emisiju samazināšana (salīdzinājumā ar līdz šim notiekošo pastāvīgo un straujo emisiju pieaugumu). Komisija 2019. gada decembrī pieņēma paziņojumu par Eiropas zaļo kursu ar mērķi līdz 2050. gadam panākt oglekļa neitralitāti un par 90 % samazināt transporta emisijas. Lai atspoguļotu šīs izmaiņas, tiesību akta priekšlikums SES2+ būtu jāatjaunina.

¹ “Pamatregula” (Regula (EK) Nr. 549/2004), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidei; “Pakalpojumu sniegšanas regula” (Regula (EK) Nr. 550/2004) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu Eiropas vienotajā gaisa telpā; “Gaisa telpas regula” (Regula (EK) Nr. 551/2004) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā; “Savietojamības regula” (Regula (EK) Nr. 552/2004) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību.

Tiesību aktu kopums, kas sastāv no minētajām regulām to sākotnējā redakcijā, ir pazīstams kā “SES I”. Grozījumi visās četrās regulās tika izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009, kas pazīstama kā “SES II”.

Regula (EK) Nr. 552/2004 pa šo laiku ir atcelta ar Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, paredzot pārejas periodu dažiem noteikumiem.

Lai nozare varētu labāk realizēt savu ekonomisko potenciālu, vienlaikus darbojoties ilgtspējīgāk, ir jāparedz pārskatīšana, nodrošinot elastīgāku aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, kas būtu piemēroti mūsdienu un nākotnes darbības videi. Ierosinātajiem noteikumiem būtu jāļauj ātri un efektīvi pielāgot jaudu pieprasījuma pieaugumam vai samazinājumam vai mainīgajām ģeogrāfiskajām vajadzībām. Tas arī palīdzētu sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus un, konkrētāk, samazināt CO₂ emisijas aviācijas nozarē, kas ir ļoti svarīgi. Nepieciešamais šo emisiju samazinājums ir saistīts ar virkni dažādu pasākumu, no kuriem daudzi būs efektīvi tikai ilgākā laika posmā. Tomēr SES sistēmas savlaicīga pārskatīšana un no tās izrietošo jauno noteikumu piemērošana var nodrošināt pirmos jūtos CO₂ emisiju samazinājumus jau no 2025. gada sākuma.

Papildus nepieciešamībai veikt vispārēju pārskatīšanu konkrēti iemesli SES2+ priekšlikuma grozīšanai cita starpā ir šādi:

- Teksts ir jāvienkāršo un jāsaprot ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kas ir stājušies spēkā, jo sarunas par 2013. gada sākotnējo SES2+ priekšlikumu ir apstājušās²;
- Dažas definīcijas un noteikumi ir jāpielāgo, lai atspoguļotu ieinteresēto personu ieguldījumu un gūto pieredzi, kā arī attiecīgos secinājumus no nesen veiktajiem ziņojumiem un pētījumiem³;
- Lietpratēju grupas ziņojumā šķiet lietderīgi atspoguļot sniegtos ieteikumus par Eiropas vienotās gaisa telpas nākotni⁴.
- Tas pats attiecas uz ieteikumiem, kas izriet no Eiropas Parlamenta izmēģinājuma projekta par Eiropas gaisa telpas turpmāko struktūru un no Eiropas Revīzijas palātas ziņojumiem.
- Tāpat ir svarīgi ņemt vērā jaunākos tehnoloģiskos sasniegumus aviācijas nozarē un saistības, kas paustas Eiropas zaļā kursa dokumentā par transporta nozares dekarbonizāciju.

Neraugoties uz vairākām izmaiņām, šim grozītajam priekšlikumam ir tādi paši mērķi kā 2013. gada SES2+ priekšlikumam, lai gan dažos gadījumos tas tiek panākts ar atšķirīgiem līdzekļiem. Dažos gadījumos risinājumi, kas atbilst 2013. gada ietekmes novērtējumā norādītajiem vēlamajiem risinājumiem, ir saglabāti, bet daži no risinājumiem ir atjaunināti, lai atspoguļotu izmaiņas nozarē. Pievienotā Komisijas dienestu darba dokumenta 4. iedaļā ir sīki aprakstītas izmaiņas un sniegti pierādījumi, kas tās pamato.

Tā kā galvenie mērķi un vēlamie risinājumi, kas izklāstīti ietekmes novērtējumā, būtībā joprojām tiek saglabāti, ir maz ticams, ka ar šo ierosināto noteikumu ietekmi uz ekonomiku, vidi vai sociālo jomu būtiski atšķirsies no sākotnējā SES2+ priekšlikuma. Tādēļ nav nepieciešams veikt jaunu ietekmes novērtējumu šim grozītajam priekšlikumam papildus iepriekš minētajai dienestu darba dokumentā iekļautajai analīzei.

² Sākotnējā Komisijas Regula (ES) 2018/1139.

³ Skatīt pievienotā dienestu darba dokumenta III pielikumu.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Komisijas 2015. gada paziņojumā par aviācijas stratēģiju Eiropai⁵ abi likumdevēji tika aicināti ātri pieņemt regulu, kuras pamatā ir SES2+ priekšlikums. Minētā priekšlikuma grozījums pilnībā atbilst Komisijas vispārējai stratēģijai šajā politikas jomā, un tam būtu ievērojami jāveicina progress attiecībā uz šo leģislatīvo dokumentu.

Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību akti ir cieši saistīti ar Savienības tiesību aktu kopumu aviācijas drošības jomā un ar uzdevumiem, kas uzticēti Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("aģentūra")⁶. Šā priekšlikuma mērķis cita starpā ir vienkāršot tiesību aktus, novēršot zināmu pārklāšanos starp spēkā esošajiem noteikumiem, un saskaņot Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktus ar EASA pamatregulu.

- **Saskanība ar pārējo Savienības politiku**

SES noteikumu uzlabošana Komisijas paziņojumā "Eiropas zaļais kurss" ir minēta kā pasākums, kas var palīdzēt samazināt CO₂ emisijas aviācijas nozarē. Šāds uzlabojums ievērojami samazinātu sastrēgumus un tādējādi ļautu biežāk izmantot tiešos maršrūtus. Priekšlikumā ir iekļauti arī svarīgi elementi, kas vērsti uz digitalizācijas un iekšējā tirgus stiprināšanu, kas ir divas citas Komisijas prioritātes.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā grozījuma priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktā Savienībai ir piešķirtas tiesības rīkoties šajā jomā, kas ir dalītā kompetencē.

Uz gaisa satiksmes pārvaldību, konkrētāk, kopš 2004. gada, attiecas Savienības tiesību aktu noteikumi, kurus dalībvalstis nevar grozīt, rīkojoties patstāvīgi. Gaisa satiksmes pārvaldība būtībā ietekmē visas Eiropas Savienības gaisa telpu, un tas, ka personas šķērso robežu, kā arī preču, pakalpojumu un kapitāla starptautiska aprīte ir aviācijai raksturīga iezīme, un tādēļ to visefektīvāk risina Savienības līmenī.

Rīcība Savienības līmenī ir nepieciešama, lai novērstu Eiropas gaisa telpas sadrumstalotību un tādējādi nodrošinātu efektīvāku pārvaldību, kas spēj novērst spēju trūkumu vispārējā perspektīvā un tādējādi cīnīties pret kavēšanos un no tām izrietošajām papildu emisijām.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en.

⁶ Regula (ES) Nr. 2018/1139.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikumā paredzēts vienīgi tas, kas nepieciešams tā mērķu sasniegšanai. Tajā galvenā uzmanība pievērsta elementiem, kas pamatoti dažādos materiālos, kuri uzskaitīti pievienotā dienestu darba dokumenta III pielikumā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Sākotnējais priekšlikums bija grozīt spēkā esošās regulas, skaidrības labad tās pārstrādājot vienā regulā. Šī pieeja joprojām ir pamatota, un būtu jāizmanto tas pats pārstrādātās regulas līdzeklis, ņemot vērā nepieciešamās izmaiņas pēc būtības.

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

Jauns ietekmes novērtējums papildus tam, kas bija sākotnējā priekšlikuma pamatā 2013. gadā [SWD(2013) 206 *final*], tiek uzskatīts par nevajadzīgu, jo galvenie mērķi un vēlamie risinājumi nav būtiski mainījušies un ar šo priekšlikumu ierosinātā teksta ekonomiskā, vidiskā vai sociālā ietekme būtiski neatšķiras no ietekmes, kas bija sagaidāma no sākotnējā SES2+ priekšlikuma noteikumiem.

Tomēr dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim grozītajam priekšlikumam [pievienot atsauci], ir sniegti papildu pierādījumi un analīze, jo īpaši attiecībā uz atjauninājumiem salīdzinājumā ar vēlamajiem 2013. gada risinājumiem. Šie atjauninājumi atspoguļo izmaiņas nozarē un citus jaunus vai grozītus līdzekļus izvirzīto mērķu sasniegšanai. Papildu elementi ir balstīti uz dažādiem materiāliem, kas savākti pēdējo gadu laikā. Eiropas Revīzijas palāta (ERP) 2017. gadā nāca klajā ar Īpašo ziņojumu par Eiropas vienoto gaisa telpu, kurā bija ietverti ieteikumi Komisijai. 2019. gadā Revīzijas palāta veica iepriekšējo analīzi ar vēl vienu īpašo ziņojumu par ATM modernizācijas regulējumu ES. Ziņojumā ir sniegti ieteikumi Komisijai, kuri vai nu ir tieši aplūkoti šajā grozītajā priekšlikumā, vai kurus var īstenot ar Komisijas aktiem, kuru pamatā ir spēkā esoši vai ierosināti pilnvarojumi.

2019. gadā tika izveidota Lietpratēju grupa, kuras sastāvā ir piecpadsmit ievērojami šīs jomas eksperti, lai novērtētu pašreizējo situāciju un turpmākās vajadzības pēc ATM ES. Pēc vairāku mēnešu ilgām apspriedēm uzklaušanās veidā ar visām attiecīgajām iesaistītajām ieinteresētajām personām grupa 2019. gada aprīlī nāca klajā ar Lietpratēju grupas ziņojumu par Eiropas vienotās gaisa telpas nākotni, atspoguļojot grupas kopējo viedokli un iekļaujot desmit ieteikumus⁷. Vienlaikus Eiropas Parlaments pasūtīja izmēģinājuma projektu par Eiropas gaisa telpas turpmāko struktūru, kā rezultātā 2019. gada martā tika sagatavots arī ziņojums. Eiropas Savienības Padomes Somijas prezidentūras laikā 2019. gada septembrī notika augsta līmeņa konference par Eiropas vienotās gaisa telpas nākotni, kuras rezultātā tika pieņemta ieinteresēto personu parakstīta kopīga deklarācija, kurā Eiropas iestādes tika mudinātas vienkāršot tiesisko regulējumu un institucionālo struktūru, lai reaģētu uz pašreizējām un turpmākām Eiropas ATM vajadzībām, tādējādi pielāgojot to mērķim.

⁷

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

• **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Tāpat kā iepriekš, ir ierosināts apvienot spēkā esošās SES regulas vienā regulā, un tādēļ ir vajadzīgas vairākas izmaiņas. Jaunais instruments ir strukturēts sešās nodaļās:

- I nodaļa: Vispārīgi noteikumi
- II nodaļa: Valsts uzraudzības iestādes
- III nodaļa: Pakalpojumu sniegšana
- IV nodaļa: Tīkla pārvaldība
- V nodaļa: Gaisa telpa, sadarbība un tehnoloģiskā inovācija
- VI nodaļa: Nobeiguma noteikumi

Šajā sakarā tiek ierosināts svītrot elementus, kas pārklājas ar Regulu (ES) 2018/1139. Tāpat dažas detaļas līdztekus tiek grozītas Regulā (ES) 2018/1139, lai nodrošinātu abu regulu pareizu saskaņošanu. Regula (EK) Nr. 552/2004 ir atcelta ar Regulu (ES) 2018/1139, un tādējādi tā vairs nav ņemta vērā šajā grozītajā priekšlikumā. Tomēr mērķis nodrošināt sadarbību Eiropas vienotajā gaisa telpā ir saglabāts.

Valstu uzraudzības iestādes (3., 4. un 5. pants, jālasa kopā ar Regulas (ES) 2018/1139 jauno 114.i pantu, kas izklāstīts atsevišķā priekšlikumā, kurš iesniegts tajā pašā laikā⁸)

Viena no galvenajām rīcības vajadzībām, kas noteikta ietekmes novērtējumā, ir stiprināt valstu uzraudzības iestāžu neatkarību un kompetenci, kā arī to resursus. Tādēļ 3. pantā ir aprakstīts neatkarības līmenis, kuram šīm iestādēm jāatbilst attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem, kurus tās paredz uzraudzīt, un citām publiskām vai privātām struktūrām. Ierosinātā režīma piemērošanai ir nepieciešama iepriekšēja administratīva reorganizācija dažās dalībvalstīs, tāpēc šajā sakarā tiek ierosināts arī noteikt 48 mēnešu pārejas periodu (46. panta 2. punkta projekts). Turklāt ir noteiktas skaidrākas prasības attiecībā uz darbā pieņemto darbinieku kompetenci un neatkarību, jo īpaši attiecībā uz personām, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem. Tādā pašā nolūkā 20. panta projektā attiecībā uz “izmaksu bāzi maksājumiem” kā viens no attiecināmajiem elementiem ir skaidri minētas izmaksas, kas rodas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem saistībā ar to uzraudzību un sertifikāciju, ko veic valsts uzraudzības iestādes. Šis noteikums rada iespēju attiecīgu maksu veidā pienācīgi finansēt valstu kompetentās iestādes.

Cita starpā nolūkā uzlabot sadarbību starp iestādēm, lai pilnveidotu speciālās zināšanas un paraugpraksi, tiek ierosināts izveidot attiecīgu forumu valstu uzraudzības iestādēm kā darbības izvērtēšanas konsultatīvo padomi (sk. Regulas (ES) 2018/1139 jaunā 114.a un 114.i panta projektu).

⁸ COM(2020) 577 final.

Tiek ierosināts skaidri nošķirt to valsts uzraudzības iestāžu uzdevumus, kuras ir kompetentas jautājumos, kas attiecas uz Eiropas vienoto gaisa telpu, no to valsts kompetento iestāžu uzdevumiem, kuras darbojas aviācijas drošības jomā, uz ko attiecas Regula (ES) 2018/1139. Pirmajām minētajām iestādēm būtu jāatbild par ekonomisko sertifikāciju saistībā ar finanšu nosacījumiem, kas nepieciešami aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, par aeronavigācijas pakalpojumu iepirkuma uzraudzību, kā arī par darbības uzlabošanas un tarifācijas sistēmu piemērošanu. Otrās minētās iestādes joprojām atbild par drošības sertifikāciju un uzraudzību un citiem uzdevumiem, kas aprakstīti Regulā (ES) 2018/1139.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ekonomiskā sertifikācija un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanās (6. un 7. pants)

Uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikāciju un uzraudzību, kas saistīta ar drošību, attiecas Regula (EK) 2018/1139. Papildus tajā prasītajiem sertifikātiem aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai vajadzētu būt atkarīgai no konkrētu prasību izpildes attiecībā uz finansiālo stabilitāti, atbildību un apdrošināšanas segumu. Šajā nolūkā tiek ierosināts paredzēt valsts uzraudzības iestāžu izdotu ekonomisko sertifikātu.

Grozītajā priekšlikumā arī noteikts, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus izraugās uz laikposmu, kas nepārsniedz 10 gadus. Mērķis ir nodrošināt, ka iekļaušana sarakstā tiek periodiski pārskatīta.

CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumi (8. pants)

Pakalpojumi, ko sniedz gaisa satiksmes pakalpojumu atbalstam, var dot izmaksu efektivitātes pieaugumu, ir sagaidāms, ka tie nodrošinās lielāku elastību un veicinās inovāciju. Šos iespējamus uzlabojumus varētu panākt, sniedzot pakalpojumus saskaņā ar tirgus nosacījumiem, kuriem šos pakalpojumus var izmantot, ņemot vērā to raksturu. Tādēļ tiek ierosināts Regulas (EK) Nr. 550/2004 9. pantu aizstāt ar noteikumu par CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

Gaisa satiksmes pakalpojumiem, ko uzskata par dabiskiem monopoliem, principā joprojām piemēro prasību, ka atbildīgās iestādes izraugās konkrētu pakalpojumu sniedzēju. Tomēr gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu būt iespējai izlemt, vai iegādāties CNS, AIS, ADS vai MET pakalpojumus. Attiecībā uz termināla gaisa satiksmes pakalpojumiem lidostu ekspluatantiem vajadzētu būt iespējai izlemt, vai iepirkt pakalpojumus lidlauka kontrolei, ja šāds iepirkums ļautu gūt izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas nāktu par labu attiecīgajiem lietotājiem. Ar tādu pašu nosacījumu dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atļaut tādu pakalpojumu iepirkumu, kas paredzēti pieejas kontrolei.

Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un izvairītos no diskriminācijas, šķērssubsidēšanas un konkurences kropļošanas, maršruta pakalpojumi būtu organizatoriski jānodala no pārējiem aeronavigācijas pakalpojumiem. .

Kopīgie informācijas pakalpojumi (9. pants)

Grozītā priekšlikuma 9. pantā ir iekļauti noteikumi par kopīgiem informācijas pakalpojumiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu drošu bezpilota satiksmes (dronu satiksmes) pārvaldību. Šis pants ir saskaņots ar jaunākajām regulējuma izmaiņām attiecībā uz bezpilota

gaisa kuģu ekspluatāciju. Tiek ierosināts regulēt šādu pakalpojumu cenas, lai ierobežotu bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldības izmaksas.

Darbības uzlabošanas un tarififikācijas sistēmas un darbības izvērtēšanas iestāde (10.–25. pants)

Ekonomikas regulējums būtu jāstiprina un jāpadara efektīvāks. Šajā nolūkā tiek ierosināts pašiem izraudzītajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem uzticēt uzdevumu izstrādāt un iesniegt darbības uzlabošanas plānus apstiprināšanai kompetentajā iestādē. Attiecīgā gadījumā šī iestāde var būt Aģentūra, kas darbojas kā darbības izvērtēšanas iestāde (*PRB*), vai valsts uzraudzības iestāde.

Darbības izvērtēšanas iestādes funkcija, kurai īpaši pārvaldības noteikumi ir izklāstīti priekšlikumā, ar ko groza Regulu (ES) 2018/1139, ir izstrādāta tā, lai attiecīgos lēmumus varētu pieņemt ar nepieciešamajām speciālajām zināšanām un neatkarīgi. Ierosinātajiem finansēšanas noteikumiem būtu jānodrošina, ka Aģentūrai tiek piešķirti vajadzīgie resursi. Procesuālās ekonomijas labad tiek ierosināts, ka lēmumiem, ko Aģentūra pieņem, darbojoties kā *PRB*, piemēro pārsūdzības procedūru, kas pieejama attiecīgajām pusēm.

Grozītajā priekšlikumā ir noteikti attiecīgie Aģentūras, kas darbojas kā *PRB*, un valstu uzraudzības iestāžu pienākumi attiecībā uz darbības uzlabošanas un tarififikācijas sistēmu īstenošanu. Aģentūra, kas darbojas kā *PRB*, galvenokārt atbild par to, lai tiktu novērtēts un apstiprināts izmaksu sadalījums starp maršruta un termināla pakalpojumiem un novērtēti un apstiprināti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni. Valsts uzraudzības iestādes atbild par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu novērtēšanu un apstiprināšanu. Šim nolūkam izraudzītajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz abu veidu pakalpojumus, jāiesniedz atsevišķi plāni attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem.

Ierosinātās tarififikācijas sistēmas noteikumi ir saskaņoti ar šo jauno pieeju. Turklāt tiek ierosināts izveidot mehānismus maksu modulācijai Savienības līmenī, jo īpaši, lai atbalstītu ekoloģisko raksturlielumu vai pakalpojumu kvalitātes uzlabojumus.

Visbeidzot, tiek ierosināts papildināt noteikumus ar dažām prasībām attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju kontu pārredzamību (25. pants). Mērķis ir palīdzēt novērst šķērssubsidēšanu un no tās izrietošos izkropļojumus. Galvenais, šim noteikumam būtu jāatvieglo 8. un 9. panta piemērošana.

Funkcionālie gaisa telpas bloki

Grozītajā priekšlikumā vairs nav iekļauti noteikumi, kas attiecas uz funkcionālajiem gaisa telpas blokiem (*FAB*). Šādu noteikumu trūkums neliedz dalībvalstīm uzturēt vai izveidot funkcionālos gaisa telpas blokus, ja to uzskata par lietderīgu. Šādu noteikumu neesība arī netraucētu elastīgām sadarbības formām starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

Tīkla pārvaldība (26., 27. un 28. pants)

26. pantā ir uzskaitītas tīkla funkcijas un noteikti to mērķi. 27. pantā ir noteikti tīkla pārvaldnieka uzdevumi, kuram ir jāveicina tīkla funkciju izpilde, un tajā ir noteikumi par tīkla

pārvaldnieka iecelšanu, tā uzdevumiem un lēmumu pieņemšanas procesiem, kas tam jāpiemēro.

Tiek ierosināts tīkla funkcijām piemērot īpašus darbības uzlabošanas shēmas noteikumus (16. pants).

Saskaņā ar 28. pantu tīkla pārvaldniekam jāpublicē savi finanšu pārskati un jāveic neatkarīga revīzija.

Datu pieejamība un piekļuve tiem (31. pants)

Tiek ierosināts grozīt noteikumus par šo jautājumu (arī salīdzinājumā ar sākotnējo priekšlikumu), lai atvieglotu gaisa satiksmes datu pakalpojumu sniegšanu pārrobežu un Savienības mēroga tirgū. Turklāt 31. panta projekta noteikumi nodrošina, ka jaunienācējiem datu tirgū ir piekļuve attiecīgajiem darbības datiem pat pirms sertifikācijas. Lai novērstu šķērssubsidēšanu vai dubultu maksas uzlikšanu, tiek ierosināts noteikt atbilstošus cenu noteikšanas principus.

Gaisa telpas elastīga izmantošana (33. pants)

Regulas 33. pants lielā mērā atspoguļo Regulas (EK) Nr. 551/2004 7. pantu un arī turpmāk uztic dalībvalstīm pienākumu nodrošināt gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu. Tomēr tas arī prasa, lai šī koncepcija tiktu piemērota saskaņā ar *ATM* ģenerālpilnu. Regulas 33. pants papildina Regulā (ES) 2018/1139 noteikto pamatprasību, saskaņā ar kuru gaisa telpas pārvaldībai ir jāatbalsta gaisa telpas elastīgas izmantošanas vienota piemērošana.

SESAR koordinācija (34. pants)

34. pantā noteikts, ka attiecīgajām struktūrām jāsadarbojas, lai nodrošinātu efektīvu koordināciju starp dažādiem *SESAR* projekta posmiem.

• Izmaiņas salīdzinājumā ar sākotnējo priekšlikumu, kas minēts 1. punktā

Salīdzinājumā ar priekšlikumu, kas minēts 1. punktā, grozītajā priekšlikumā tiek ieviestas šādas izmaiņas:

Apsvērumi

1) Regulas 1. apsvērumu vienkāršo šādi:

“Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004⁹, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004¹⁰ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004¹¹ ir būtiski grozītas. Tā kā ir jāizdara turpmāki grozījumi, minētās regulas skaidrības labad būtu jāpārstrādā.”

2) Regulas 2. apsvērumu svīturo.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

- 3) Regulas 3. apsvērumu pārnumurē par 2. apsvērumu un ievieš šādas izmaiņas:
- (a) pirms atsaucēs “Regula (EK) Nr. 552/2004¹²” ievieto vārdus “Eiropas Parlamenta un Padomes”;
 - (b) nenumurētais apsvēruma pēc 3. apsvēruma kļūst par 2. apsvēruma otro teikumu, un to formulē šādi:

“Pieņemot otro tiesību normu kopumu, respektīvi, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009¹³, Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva tika nostiprināta vēl vairāk, jo nolūkā uzlabot Eiropas ATM tīkla darbības rādītājus tika ieviesti darbības uzlabošanas sistēmas un tīkla pārvaldnieka jēdzieni.”;

- (c) Iekļauj šādu jaunu trešo teikumu:

“Regula (EK) Nr. 552/2004 ir atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139, jo ATM sistēmu, sastāvdaļu un procedūru savietojamībai vajadzīgie noteikumi iestrādāti minētajā regulā.”.

- 4) Iekļauj šādu jaunu 3. apsvērumu:

“Lai ņemtu vērā Regulā (ES) 2018/1139 ieviestās izmaiņas, šīs regulas saturs ir jāsaskaņo ar Regulas (ES) 2018/1139 saturu.

- 5) Regulas 6. apsvērumu pārformulē šādi:

“Tā kā vienlaicīgi tiek mēģināts sasniegt mērķus attiecībā uz gaisa satiksmes drošības standartu paaugstināšanu, kā arī ATM un ANS kopējās darbības uzlabošanu vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā, ir jāņem vērā cilvēka faktors. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizvērtē iespēja ieviest “taisnīguma kultūras” principus. Būtu jāapsver un jāņem vērā Eiropas vienotās gaisa telpas Cilvēciskās dimensijas ekspertu grupas¹⁴ atzinumi un ieteikumi.”.

- 6) Iekļauj šādu jaunu 7. apsvērumu:

“ATM ekoloģisko raksturlielumu uzlabojumi, jo īpaši aviācijas radīto emisiju samazinājums, arī tieši veicina Parīzes nolīguma un Komisijas nospraustā Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu.”.

- 7) Regulas 7. apsvērumu pārnumurē par 8. apsvērumu un pārformulē šādi:

“2004. gadā dalībvalstis ir pieņēmušas vispārēju deklarāciju par militāriem jautājumiem, kas skar Eiropas vienoto gaisa telpu. Saskaņā ar šo deklarāciju dalībvalstīm jo īpaši jāuzlabo civilmilitārā sadarbība un, ja ieinteresētās dalībvalstis to uzskata par vajadzīgu, jāpalīdz to bruņotajiem spēkiem sadarboties visos gaisa satiksmes pārvaldības jautājumos, ciktāl tās to uzskata par vajadzīgu.”

- 8) Regulas 8. apsvērumu pārnumurē par 9. apsvērumu un 9. apsvērumu svītro.

- 9) Regulas 10. apsvēruma pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula) (OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību (OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

“Tam neatkarībai nevajadzētu traucēt valsts uzraudzības iestādei būt daļai no regulatīvās iestādes, kuras kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja minētā regulatīvā iestāde atbilst prasībām par neatkarību, vai organizatoriskā ziņā tikt apvienotai ar valsts konkurences iestādi.”.

10) Iekļauj šādu jaunu 11. apsvērumu:

“Valstu uzraudzības iestāžu finansējumam būtu jāgarantē to neatkarība un jāļauj tām darboties saskaņā ar taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem. Attiecīgām personāla iecelšanas procedūrām būtu jāpalīdz garantēt valstu uzraudzības iestāžu neatkarību, jo īpaši nodrošinot, ka personas, kuru atbildībā ir stratēģisku lēmumu pieņemšana, iecel publiska iestāde, kurai nav tiešu īpašumtiesību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.”.

11) Regulas 11. apsvērumu pārnumurē par 12. apsvērumu un pirmo teikumu pārformulē šādi:

“Valsts uzraudzības iestādēm ir svarīga loma Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanā, un tālab būtu savstarpēji jāsadarbojas, lai būtu iespējams gan apmainīties ar informāciju par šo iestāžu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, paraugpraksi un procedūrām, kā arī ar informāciju attiecībā uz šīs regulas piemērošanu gan izstrādāt kopēju pieeju, tostarp izmantojot ciešāku sadarbību reģionālā līmenī.”.

12) Regulas 12. apsvērumu pārnumurē par 43. apsvērumu.

13) Regulas 13. apsvērumu svīturo.

14) Iekļauj šādus jaunus 13. un 14. apsvērumu:

“(13) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju sadarbība ir svarīgs Eiropas ATM sistēmas darbības uzlabošanas instruments, un tā būtu jāveicina. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai izveidot sadarbības mehānismus, kas neaprobežojas tikai ar iepriekš noteiktiem sadarbības veidiem un ģeogrāfiskiem apgabaliem.”.

(14) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības sertifikāciju un drošības pārraudzību veic valstu kompetentās iestādes vai Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (“Aģentūra”) saskaņā ar Regulā (ES) 2018/1139 noteiktajām prasībām un procesiem. Aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nolūkā ir jānosaka papildu prasības, kas saistītas ar finansiālo stabilitāti, atbildības un apdrošināšanas segumu, un šo pakalpojumu sniegšanai būtu vajadzīgs saimnieciskais sertifikāts. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam vajadzētu būt iespējai piedāvāt pakalpojumus Savienībā tikai tad, ja tam ir gan drošības sertifikāts, gan saimnieciskais sertifikāts.”.

15) Regulas 14. apsvērumu pārnumurē par 15. apsvērumu.

16) Iekļauj šādu jaunu 16. un 33. apsvērumu:

“(16) Uz gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas tiek sniegti kā ekskluzīvi pakalpojumi, būtu jāattiecinā prasības par izraudzīšanu un sabiedrības interešu minimumu.

(17) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidostu ekspluatantiem vajadzētu būt izvēles iespējai saskaņā ar tirgus nosacījumiem, neskarot drošības prasības, iepirkt saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus (CNS), aeronavigācijas informācijas pakalpojumus (AIS), gaisa satiksmes datu pakalpojumus (ADS), meteoroloģiskos pakalpojumus (MET) vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumus, ja tie konstatē, ka šāds iepirkums nodrošina izmaksu efektivitātes pieaugumu. Paredzams, ka iespēja izmantot šādu iepirkumu nodrošinās

lielāku elastību un veicinās inovāciju pakalpojumu jomā, neietekmējot militāro spēku īpašās vajadzības attiecībā uz konfidencialitāti, savietojamību, sistēmas noturību, piekļuvi datiem un ATM drošību.

(18) Ja tiek iepirkti termināla gaisa satiksmes pakalpojumi, uz tiem nebūtu jāattiecinā ne šajā regulā izklāstītā tarififikācijas sistēma, ne Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK¹⁵ 1. panta 4. punkts, kas saistīts ar minētās sistēmas piemērojamību.

(19) Lai nodrošinātu pārredzamību un novērstu diskrimināciju, šķērssubsidēšanu un konkurences kroplošanu, maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana būtu organizatoriski jānodala no CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas, tostarp īstenojot grāmatvedības nodalīšanu.

(20) Attiecīgā gadījumā aeronavigācijas pakalpojumu iepirkums būtu jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/24/ES¹⁶ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES¹⁷. Valstu uzraudzības iestādēm būtu jānodrošina, ka tiek izpildītas aeronavigācijas pakalpojumu iepirkuma prasības.

(21) Bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai vajadzīga kopīgu informācijas pakalpojumu pieejamība. Lai ierobežotu šādas satiksmes pārvaldības izmaksas, kopīgo informācijas pakalpojumu cenām būtu jābalstās uz izmaksām un samērīgu uzcenojumu peļņas gūšanai un tās būtu jāapstiprina valstu uzraudzības iestādēm. Lai nodrošinātu pakalpojuma sniegšanu, būtu jāparedz, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji dara pieejamus vajadzīgos datus.

(22) Darbības uzlabošanas sistēma un tarififikācijas sistēma ir paredzētas, lai aeronavigācijas pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar nosacījumiem, kas nav tirgus nosacījumi, uzlabotu izmaksu efektivitāti un veicinātu apkalpošanas kvalitātes uzlabošanu, un šajā nolūkā tām būtu jāietver atbilstīgi un pienācīgi stimuli. Ņemot vērā šo mērķi, darbības uzlabošanas sistēmai un tarififikācijas sistēmai nebūtu jāattiecas uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

(23) Lai darbības uzlabošanas sistēmas un tarififikācijas sistēmas nepieciešamā pārraudzība būtu maksimāli rezultatīva, tā būtu jāvērs uz izraudzītajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem.

(24) Darbības uzlabošanas sistēmas un tarififikācijas sistēmas pārraudzības pienākumi būtu pienācīgi jāsadala.

(25) Ņemot vērā pārrobežu un tīkla elementus, kas raksturīgi maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, un to, ka tāpēc darbības rezultāti ir jānovērtē, galvenām kārtām ņemot vērā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, kādai Savienības struktūrai vajadzētu būt atbildīgai par maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu novērtēšanu un apstiprināšanu, ko var pārskatīt apelācijas iestāde un, beigu beigās, Tiesa. Lai nodrošinātu, ka uzdevumi tiek veikti,

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 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 (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

izmantojot augsta līmeņa speciālās zināšanas un ievērojot vajadzīgo neatkarību, minētajai Savienības struktūrai vajadzētu būt Aģentūrai, kas darbojas kā darbības izvērtēšanas iestāde (DII) saskaņā ar Regulā (ES) 2018/1139 izklāstītajiem īpašajiem pārvaldības noteikumiem. Ņemot vērā to, ka valstu uzraudzības iestādēm ir zināšanas par vietējiem apstākļiem, kas nepieciešamas termināla aeronavigācijas pakalpojumu novērtēšanai, šīm iestādēm vajadzētu būt atbildīgām par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu novērtēšanu un apstiprināšanu. Izmaksu sadalīšana starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem ir viena darbība, kas attiecas uz abiem pakalpojumu veidiem, un tāpēc tā būtu jāpārtrauga Aģentūrai, kas darbojas kā DII.

(26) Lai iespējami sekmīgāk nodrošinātu izvirzīto mērķu faktisku izpildi, darbības uzlabošanas plānu projektiem maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu jomā būtu jāatbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem un konkrētiem kvalitātes kritērijiem. Novērtēšanas procedūrai būtu jānodrošina, ka trūkumi tiek ātri novērsti.

(27) Tīkla funkciju izpildei būtu jāpiemēro tām specifiski kritēriji, ņemot vērā šo funkciju īpatnības. Uz tīkla funkcijām būtu jāattiecinā darbības uzlabošanas mērķi galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

(28) Tarifikācijas sistēmas pamatā vajadzētu būt principam, ka gaisa telpas izmantotājiem būtu jāsedz izmaksas, kas radušās, sniedzot saņemtos pakalpojumus, bet būtu jāņem vērā tikai izmaksas, kas attiecināmas uz šādu pakalpojumu un nav segtas citādi. Ar tīkla pārvaldnieku saistītās izmaksas būtu jāiekļauj aprēķinātajās izmaksās, ko drīkst iekasēt no gaisa telpas izmantotājiem. Maksai būtu jāveicina drošu, efektīvu, rezultatīvu un ilgtspējīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana nolūkā sasniegt augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un izpildīt darbības uzlabošanas mērķus, un tai būtu jāstimulē integrētu pakalpojumu sniegšana, vienlaikus samazinot aviācijas ietekmi uz vidi.

(29) Ņemot vērā aviācijas pārrobežu raksturu, Savienības līmenī būtu jāizveido maksas modulācijas mehānismi, kuru mērķis ir uzlabot ekoloģiskos raksturlielumus un pakalpojumu kvalitāti, šādā nolūkā ievērojami paplašinot ilgtspējīgu alternatīvo degvielu izmantošanu, uzlabojot veiktspēju un samazinot kavēšanos, vienlaikus saglabājot optimālu drošības līmeni. Valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt arī iespējai vietējā līmenī izveidot mehānismus, kas attiecas uz termināla pakalpojumiem.

(30) Lai stimulētu gaisa telpas izmantotājus veikt lidojumus pa visīsāko maršrutu, jo īpaši brīžos, kad vērojama pārslogotība, vajadzētu būt iespējai noteikt vienotu vienības likmi maršruta pakalpojumiem visā Eiropas vienotajā gaisa telpā. Šādas vienotas vienības likmes noteikšanai attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu būt ieņēmumu ziņā neitrālai.

(31) Būtu jāparedz, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatu pārredzamība ir viens no līdzekļiem, kas ļauj novērst šķērssubsidēšanu un tās izraisītos izkropļojumus.

(32) ATM tīkla funkcijām būtu jāveicina gaisa transporta sistēmas ilgtspējīga attīstība un jāatbalsta Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana. Tām būtu jānodrošina gaisa telpas un nepietiekamo resursu ilgtspējīga, efektīva un ekoloģiski optimāla izmantošana, jāatspoguļo darbības vajadzības Eiropas ATM tīkla infrastruktūras izvēršanā un jāsniedz atbalsts tīkla krīžu gadījumā. Vairāki uzdevumi, kas veicina šo funkciju izpildi,

būtu jāveic tīkla pārvaldniekam, kura darbībā būtu jāpieaicina visas attiecīgās iesaistītās ieinteresētās personas.

(33) Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā attiecībā uz lēmumiem, kas jāpieņem tīkla pārvaldniekam, galvenokārt būtu jāņem vērā tīkla intereses. Tādēļ sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītajām personām, cik vien iespējams, būtu jārīkojas, lai maksimāli uzlabotu tīkla funkcionēšanu un darbību. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesa procedūrām būtu jāveicina tīkla interešu ievērošana, un tām vajadzētu būt tādām, kas ļauj atrisināt problēmas un, kad vien iespējams, panākt vienprātību.”.

17) Regulas 15. apsvērumu pārnumurē par 39. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Kopīgu projektu koncepcijai vajadzētu būt vērstai uz to, lai laikus, koordinēti un sinhronizēti īstenotu būtiskās darbības izmaiņas, kas norādītas Eiropas ATM ģenerālpplānā un ietekmē visu tīklu. Lai paātrinātu SESAR projekta izvērsšanu, būtu jāuzdod Komisijai veikt izmaksu un ieguvumu analīzi attiecībā uz finansējumu.”.

18) Regulas 16. apsvērumu svītro.

19) Regulas 17. apsvērumu pārnumurē par 37. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Drošu un efektīvu gaisa telpas izmantošanu var panākt tikai civilo un militāro gaisa telpas izmantotāju ciešā sadarbībā, kas praksē galvenokārt balstās uz gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju un rezultatīvu civilmilitāro koordināciju, kā noteikusi ICAO. Būtu jāizstrādā noteikumi, kas nodrošina šīs koncepcijas piemērošanu, un Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai paredzēt pasākumus lielākas saskaņotības nodrošināšanai.”.

20) Regulas 18. apsvērumu pārnumurē par 35. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Lai nodrošinātu gaisa satiksmes datu pakalpojumu elastīgu sniegšanu pārrobežu un Savienības mērogā, ir svarīgi, lai būtu pieejami attiecīgi darbības dati. Tāpēc šādi dati būtu jādara pieejami attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp iespējamiem jauniem gaisa satiksmes datu pakalpojumu sniedzējiem. Informācijas, arī par gaisa telpas statusu un īpašām gaisa satiksmes situācijām, precizitāte un savlaicīga izplatīšana civilajiem un militārajiem dispečeriem tieši ietekmē darbību drošumu un efektivitāti. Reģistrējot vai pārreģistrējot lidojuma plānus, visām personām, kas vēlas izmantot pieejamās gaisa telpas struktūras, būtiski ir laikus piekļūt jaunākajai informācijai par gaisa telpas statusu.”.

21) Regulas 19. apsvērumu pārnumurē par 36. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Pilnīgas, kvalitatīvas un laicīgas aeronavigācijas informācijas sniegšana ievērojami ietekmē drošību un atvieglo piekļuvi Savienības gaisa telpai un paplašina iespējas pārvietoties tajā. Piekļuve šiem datiem būtu jāvienkāršo, izmantojot atbilstīgu informācijas infrastruktūru.”.

22) Regulas 22.–25. apsvērumu svītro.

23) Regulas 26. apsvērumu pārnumurē par 34. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Lai mudinātu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus vairāk orientēties uz klientu vajadzībām un dotu gaisa telpas izmantotājiem plašākas iespējas ietekmēt lēmumus, kas tos skar, apspriešanās ar ieinteresētajām personām un šo personu dalība gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju svarīgāko darbības lēmumu pieņemšanā būtu jāpadara rezultatīvāka.”.

24) Iekļauj šādu jaunu 38. apsvērumu:

“SESAR projekta mērķis ir gādāt par drošu, efektīvu un ekoloģiski ilgtspējīgu gaisa transporta attīstību, šādā nolūkā modernizējot Eiropas un globālo ATM sistēmu. Lai veicinātu projekta pilnīgas rezultativitātes sasniegšanu, būtu jānodrošina pienācīga projekta

posmu koordinācija. Eiropas ATM ģenerālpilns būtu jāizstrādā SESAR definēšanas posmā, un tam būtu jāpalīdz sasniegt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus.”.

25) Iekļauj šādu jaunu 40. apsvērumu:

“Atbilstībai prasībām, kas ATM sistēmām un sastāvdaļām noteiktas ar Regulu (ES) 2018/1139, būtu jānodrošina minēto sistēmu un sastāvdaļu savietojamība Eiropas vienotās gaisa telpas labā.”.

26) Regulas 27. apsvērumu svītro.

27) Regulas 28. apsvērumu pārnumurē par 41. apsvērumu un groza šādi:

(a) Pirmajā teikumā svītro vārdus “un darbības uzlabošanas shēma”;

(b) Trešo un ceturto teikumu aizstāj ar šādiem:

“Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, kad tā pieņem deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.”.

28) Regulas 29. apsvērumu svītro.

29) Regulas 30. apsvērumu pārnumurē par 42. apsvērumu un pārformulē šādi:

“Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, jo īpaši attiecībā uz valstu uzraudzības iestāžu darbā pieņemšanas un atlases procedūru kārtību, noteikumiem par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saimniecisko sertifikāciju, noteikumiem par darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas īstenošanu, jo īpaši par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu klasifikāciju, kritērijiem un procedūrām, ko izmanto, lai novērtētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un tīkla pārvaldnieka darbības plānu un darbības uzlabošanas mērķu projektus, darbības uzraudzību, noteikumiem par informācijas sniegšanu par izmaksām un maksu, maksas noteikšanai vajadzīgās izmaksu bāzes saturu un izveidi un aeronavigācijas pakalpojumu vienības likmju noteikšanu, stimulu shēmām un riska dalīšanas mehānismiem, tīkla pārvaldnieka iecelšanu un iecelšanas nosacījumiem, tīkla pārvaldnieka uzdevumiem un tā piemērojamajiem pārvaldības mehānismiem, noteikumiem par tīkla funkciju izpildi, kārtību, kādā ar ieinteresētajām personām apspriežas par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju svarīgākajiem darbības lēmumiem, prasībām par darbības datu pieejamību, piekļuves nosacījumiem un piekļuves cenu noteikšanu, gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu, kopīgu projektu izveidi un tiem piemērojamajiem pārvaldības mehānismiem, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹⁸.”.

30) Regulas 31. un 32. apsvērumu svītro.

31) Regulas 33. apsvērumu pārnumurē par 44. apsvērumu.

32) Regulas 34. apsvērumu svītro.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

33) Regulas 35. un 36. apsvērumu aizstāj ar šādu jaunu 45. apsvērumu:

“Ņemot vērā Spānijas Karalistes juridisko nostāju attiecībā uz tās teritorijas suverenitāti un jurisdikciju, kurā atrodas Gibraltāras lidosta, šī regula nebūtu jāpiemēro šai lidostai.”.

34) Regulas 37. apsvērumu pārnumurē par 46. apsvērumu. Pirmo teikumu pārformulē šādi:

“Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā, jo šīs regulas mērķi, proti, Eiropas vienotās gaisa telpas radīšanu īstenošanu, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt, bet šīs darbības starptautiskā mēroga dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī.”.

I nodaļa: Vispārīgi noteikumi

35) Regulas 1. pantā (Priekšmets un piemērošanas joma) ievieš šādas izmaiņas:

(a) panta 1. punktu pārformulē šādi:

“Šajā regulā paredzēti noteikumi par Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi un rezultatīvu darbību nolūkā pastiprināt esošos gaisa satiksmes drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa satiksmei Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, pakāpeniski aizvien ciešāk integrēta gaisa telpa, tīkla pārvaldības un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties uz drošību, efektivitāti, savietajamību un tehnoloģiju modernizāciju gaisa telpas izmantotāju, iedzīvotāju un vides interesēs.”;

(b) panta 2. punktā atsauci uz 38. pantu aizstāj ar atsauci uz 44. pantu;

(c) panta 3. punkta otro teikumu pārformulē šādi:

“Šajā sakarībā regulas mērķis jomās, uz kurām tā attiecas, ir palīdzēt dalībvalstīm pildīt saistības, kas noteiktas Čikāgas konvencijā, nodrošinot pamatu tās noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādei īstenošanai un to, ka šos noteikumus pienācīgi ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos.”;

(d) panta 4. punktu pārformulē šādi:

“Šī regula attiecas uz gaisa telpu ICAO EUR reģionā, ja dalībvalstu pārziņā ir gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana. Dalībvalstis šo regulu var attiecināt arī uz to pārziņā esošo gaisa telpu citos ICAO reģionos, ja tās par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.”;

(e) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“[Ja regulu pieņem pirms pārejas perioda beigām: Šo regulu nepiemēro Gibraltāras lidostai.]”;

(f) iekļauj šādu jaunu 6. punktu:

“Ja nav noteikts citādi, gadījumā, ja ir atsauce uz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (Aģentūru), šādu atsauci saprot kā atsauci uz Aģentūru kā drošības iestādi, nevis kā iestādi, kas atbild par darbības izvērtēšanu.”.

36) Regulas 2. pantā (“Definīcijas”) attiecībā uz 1.–22. punktu izdara šādas izmaiņas un pievieno tekstu:

(a) panta 1. punktu pārnumurē par 5. punktu un tā a) apakšpunktu pārformulē šādi:

“a) novērstu sadursmes:

i) *starp gaisa kuģiem;*

ii) *manevrēšanas laukumā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem;”;*

(b) panta 2. punktu pārnumurē par 1. punktu un pārformulē šādi:

“*“lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojums” ir gaisa satiksmes vadības (ATC) pakalpojums lidlauka satiksmei;”;*

(c) panta 3. punktu pārnumurē par 2. punktu un pārformulē šādi:

“*“aeronavigācijas informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, ko sniedz, lai noteiktā aptvēruma zonā nodrošinātu aeronavigācijas informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei;”;*

(d) panta 4. punktu pārformulē šādi:

“*“Aeronavigācijas pakalpojumi (ANS)” ir gaisa satiksmes pakalpojumi, saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi (CNS); meteoroloģiskie pakalpojumi (MET), aeronavigācijas informācijas pakalpojumi (AIS); un gaisa satiksmes datu pakalpojumi (ADS);”;*

(e) panta 5. punktu pārnumurē par 3. punktu un pārformulē šādi:

“*“aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs” ir valsts vai privāts uzņēmums, kas sniedz vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumus vispārējai gaisa satiksmei;”;*

(f) panta 6. un 7. punktu pārnumurē attiecīgi par 11. un 12. punktu. 12. punktu pārformulē šādi:

“*Gaisa telpas organizēšana” ir plānošanas funkcija, kuras galvenais mērķis ir maksimāli izmantot pieejamo gaisa telpu, dinamiski sadalot laiku, un reizēm — sadalīt gaisa telpu dažādām gaisa telpas izmantotāju kategorijām atbilstīgi īslaicīgām vajadzībām;”;*

(g) iekļauj šādu 6. un 7. punktu:

“6. “*“gaisa satiksmes datu pakalpojumi” ir pakalpojumi, ko veido darbības datu vākšana no uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem, MET un AIS sniedzējiem un tīkla funkciju nodrošinātājiem, kā arī no citām attiecīgajām struktūrām un šādu datu apkopošana un integrācija vai apstrādātu datu sniegšana gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes pārvaldības vajadzībām;*

7. “*“gaisa satiksmes plūsmas un veikspējas pārvaldība (ATFCM)” ir pakalpojums, kura mērķis ir aizsargāt gaisa satiksmes vadību no pārmērīgas noslogotības un optimizēt pieejamās veikspējas izmantošanu;”;*

(h) panta 8. punktu pārnumurē par 14. punktu un pārformulē šādi:

“*“gaisa telpas izmantotāji” ir saskaņā ar vispārējās gaisa satiksmes noteikumiem izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti;”;*

(i) panta 9. punktu pārnumurē par 8. punktu un pārformulē šādi:

“*“gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība (ATFM)” ir funkcija vai pakalpojums, kuras mērķis ir, aptverot visu trajektoriju, sekmēt drošu, sakārtotu un ātru gaisa satiksmes plūsmu, nodrošinot*

ATC iespēju maksimālu izmantošanu un satiksmes intensitātes atbilstību veikspējai, ko deklarējuši attiecīgie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji;”;

(j) panta 10. punktu pārnumurē par 9. punktu un pārformulē šādi:

“gaisa satiksmes pārvaldība (ATM)” ir gaisā un uz zemes veicamo funkciju vai sniedzamo pakalpojumu (gaisa satiksmes pakalpojumi, gaisa telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība) apkopojums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un efektīvu gaisa kuģu kustību visos darbības posmos;”;

(k) panta 11. punktu pārnumurē par 10. punktu;

(l) panta 12. punktu pārnumurē par 17. punktu un pārformulē šādi:

“lidojumu rajona pakalpojums” ir ATC pakalpojums kontrolētiem lidojumiem gaisa satiksmes vadības rajonos;”;

(m) panta 13. punktu pārnumurē par 16. punktu;

(n) iekļauj šādu jaunu 13. apsvērumu:

“gaisa telpas struktūra” ir īpašs gaisa telpas sektors, kas noteikts gaisa kuģu drošas un optimālas ekspluatācijas nodrošināšanai;”;

(o) panta 14. punktu pārnumurē par 33. punktu un pārformulē šādi:

“Eiropas ATM ģenerālpilāns” ir pilāns, kas apstiprināts ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK¹⁹ saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 219/2007²⁰ 1. panta 2. punktu, ar turpmākiem grozījumiem;”;

(p) panta 15. un 16. punktu svīturo;

(q) panta 17. punktu pārnumurē par 21. punktu un pārformulē šādi:

“sertifikāts” ir dokuments, ko izdevusi Aģentūra, valsts kompetentā iestāde vai valsts uzraudzības iestāde jebkādā formā, kas atbilst valsts tiesību aktiem un apliecina, ka gaisa satiksmes pārvaldība un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atbilst konkrētā pakalpojuma sniegšanas prasībām;”;

(r) panta 18. punktu pārnumurē par 23. punktu;

(s) iekļauj šādu 18. punktu:

“bāzes līnijas vērtība” ir vērtība, kas aplēsta, lai noteiktu darbības uzlabošanas mērķus, un kas attiecas uz aprēķinātajām izmaksām vai aprēķinātajām vienības izmaksām gadā pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma;”;

(t) panta 19. punktu pārnumurē par 24. punktu;

(u) iekļauj šādu 19. punktu:

“salīdzinājuma grupa” ir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju grupa ar līdzīgu darbības un ekonomisko vidi;”;

¹⁹ Padomes Lēmums 2009/320/EK (2009. gada 30. marts), ar ko apstiprina Vienotās Eiropas gaisa telpas satiksmes pārvaldības sistēmas pētniecības (SESAR) projekta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilānu (OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.).

²⁰ Padomes Regula (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) (OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.).

(v) panta 20. punktu pārnumurē par 28. punktu un pārformulē šādi:

““deklarācija” gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu nolūkā ir deklarācija, kas definēta Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 10. punktā;”;

(w) iekļauj šādu 20. punktu:

““sadalījuma vērtība” ir vērtība, ko attiecībā uz konkrētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju iegūst, sadalot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi līdz katra gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja līmenim, un kas ir atsaucē vērtība, kuru izmanto, lai novērtētu darbības uzlabošanas plāna projektā noteiktā darbības uzlabošanas mērķa atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim;”;

(x) panta 21. punktu pārnumurē par 34. punktu un pārformulē šādi:

““gaisa telpas elastīga izmantošana” ir gaisa telpas pārvaldības koncepcija, kas balstās uz pamatprincipu, ka gaisa telpa nebūtu jānorāda kā tikai civilām vai tikai militārām vajadzībām paredzēta gaisa telpa, bet drīzāk būtu jāuzskata par vienotu telpu, kurā pēc iespējas labāk jāapmierina visu izmantotāju prasības;”;

(y) panta 22. punktu pārnumurē par 35. punktu;

(z) iekļauj šādu 22. punktu:

““kopīgs informācijas pakalpojums (CIS)” ir pakalpojums, ko veido statisko un dinamisko datu vākšana un izplatīšana nolūkā dot iespēju sniegt pakalpojumus bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldības vajadzībām;”;

37) Regulas 2. pantā (Definīcijas) attiecībā uz 23.–38. punktu izdara šādas izmaiņas un pievieno tekstu:

(a) panta 23. punktu pārnumurē par 15. punktu;

(b) panta 24. punktu svītro.

(c) panta 25. punktu pārnumurē par 36. punktu un pārformulē šādi:

““vispārēja gaisa satiksme” ir civilās aviācijas gaisa kuģa kustība, kā arī valsts gaisa kuģu (tostarp militāro, muitas un policijas gaisa kuģu) kustība, ja šī kustība notiek atbilstīgi Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO), kas izveidota ar 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, procedūrām;”;

(d) panta 26. punktu pārnumurē par 37. punktu. Otro teikumu svītro;

(e) iekļauj šādu 25. un 26. punktu:

“25. “gaisa satiksmes vadības rajons” ir kontrolējama gaisa telpa virs zemes virsmas augstāk par noteiktu robežu;

26. “sadarbībā balstīta lēmumu pieņemšana” ir process, kurā lēmumi tiek pieņemti, pamatojoties uz mijiedarbību un apspriešanos ar dalībvalstīm, iesaistītajām ieinteresētajām personām un vajadzības gadījumā citiem dalībniekiem;”;

(f) panta 27. punktu pārnumurē par 38. punktu un pārformulē šādi:

““meteoroloģiskie pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz meteoroloģiskās prognozes, brīdinājumus, rezumējumus un novērojumus aeronavigācijas vajadzībām, kā arī visu meteoroloģisko informāciju un datus, ko sniegušas valstis aeronavigācijas vajadzībām;”;

(g) panta 28. punktu pārnumurē par 41. punktu un pārformulē šādi:

““navigācijas pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz informāciju par atrašanās vietu un laiku;”;

(h) panta 29. punktu pārnumurē par 44. punktu un pārformulē šādi:

““darbības dati” ir informācija par visiem lidojuma posmiem, kas vajadzīga aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas izmantotāju, lidostas operatoru un citu iesaistīto personu darbībai;”;

(i) panta 30. punktu pārnumurē par 46. punktu un pārformulē šādi:

““nodošana ekspluatācijā” ir pirmā izmantošana pēc sistēmas sākotnējās uzstādīšanas vai modernizēšanas;”;

(j) panta 31. punktu pārnumurē par 47. punktu.

(k) panta 32. punktu pārnumurē par 53. punktu un pārformulē šādi:

““uzraudzības pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, ko izmanto, lai noteiktu attiecīgo gaisa kuģa atrašanās vietu, lai būtu iespējama droša distancēšana;”;

(l) iekļauj šādus 29.–32. punktu:

“29. “maršruta aeronavigācijas pakalpojumi” ir gaisa satiksmes pakalpojumi, kas saistīti ar gaisa kuģa vadību no pacelšanās un sākotnējās augstuma uzņemšanas posma beigām līdz pieejas un nosēšanās posma sākumam, un attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumi, kas vajadzīgi maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai;

30. “maršruta tarifkācijas zona” ir gaisa telpas sektors, kas stiepjas no zemes uz augšu līdz augšējai gaisa telpai, to ieskaitot, kurā tiek sniegti maršruta aeronavigācijas pakalpojumi un kurā ir noteikta vienota izmaksu bāze;

31. “Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija, kas izveidota saskaņā ar 1960. gada 13. decembra Starptautisko Konvenciju par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā;

32. “Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkls” (EATMN) ir to sistēmu kopums, kas uzskaitītas Regulas (ES) 2018/1139 VIII pielikuma 3.1. punktā un kas nodrošina to, lai Savienībā varētu sniegt aeronavigācijas pakalpojumus, tostarp pie robežām nodrošina koordināciju ar trešām valstīm;”;

(m) panta 33. punktu pārnumurē par 54. punktu;

(n) panta 34. punktu pārnumurē par 57. punktu;

(o) panta 35. punktu pārnumurē par 27. punktu un pārformulē šādi:

““pārrobežu pakalpojumi” ir aeronavigācijas pakalpojumi, ko kādā dalībvalstī sniedz pakalpojumu sniedzējs, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī;”;

(p) panta 36. punktu pārnumurē par 40. punktu un pārformulē šādi:

““valsts uzraudzības iestāde” ir valsts struktūra vai struktūras, kam dalībvalsts uzticējusi uzdevumus atbilstīgi šai regulai, izņemot uzdevumus, kas uzticēti valsts kompetentajai iestādei;”;

(q) panta 37. un 38. punktu svītro;

(r) iekļauj šādu 39. punktu:

“*“valsts kompetentā iestāde” ir struktūras, kas definētas Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 34. punktā;*”;

(s) iekļauj šādus 42. un 43. punktu:

“42. *“tīkla krīze” ir stāvoklis, kad nav iespējams sniegt gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumus vajadzīgajā līmenī un tas rada lielu tīkla veikspējas zudumu vai tīkla veikspējas un pieprasījuma ievērojamu nesamērīgumu, vai informācijas plūsmas ievērojamu pārtraukumu vienā vai vairākās tīkla daļās neparastā un neparedzētā situācijā;*

43. *“tīkla pārvaldnieks” ir struktūra, kam uzticēti uzdevumi, kuri vajadzīgi, lai veicinātu 26. pantā minēto tīkla funkciju izpildi saskaņā ar 27. pantu;*”;

(t) iekļauj šādu 45. punktu:

“*“darbības uzlabošanas plāns” ir plāns, ko atkarībā no konkrētā gadījuma izstrādā vai pieņem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un tīkla pārvaldnieks un kura mērķis ir uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību;*”.

38) Regulas 2. pantā (Definīcijas) pievieno šādu papildu tekstu:

(a) iekļauj šādus 48.–52. punktu:

“48. *“SESAR definēšanas posms” ir posms, kas ietver SESAR projekta ilgtermiņa ieceres, ar to saistīto darbības koncepciju, kuras ļauj veikt uzlabojumus katrā lidojuma posmā, nepieciešamo būtisko EATMN darbības izmaiņu un nepieciešamo izstrādes un izvēršanas prioritāšu izveidi un atjaunināšanu;*

49. *“SESAR izvēršanas posms” ir secīgi industrializācijas un īstenošanas posmi, kuru laikā tiek veiktas šādas darbības: SESAR risinājumu īstenošanai nepieciešamo zemes un gaisa kuģu iekārtu un procesu standartizācija, ražošana un sertifikācija (industrializācija); un uz SESAR risinājumiem pamatotu iekārtu un sistēmu iepirkšana, uzstādīšana un nodošana ekspluatācijā, tostarp saistītās darbības procedūras (īstenošana);*

50. *“SESAR izstrādes posms” ir posms, kurā tiek veiktas pētniecības, izstrādes un validācijas darbības, kuru mērķis ir nodrošināt rūpīgi izstrādātus SESAR risinājumus;*

51. *“SESAR projekts” ir projekts gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijai Eiropā, kura mērķis ir nodrošināt Savienībai augstas veikspējas, standartizētu un savietojamu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūru un kuru veido inovācijas cikls, kas ietver SESAR definēšanas posmu, SESAR izstrādes posmu un SESAR izvēršanas posmu;*

52. *“SESAR risinājums” ir izvēršanai gatavs SESAR izstrādes posma rezultāts, ar ko ievieš jaunas vai uzlabotas standartizētas un savietojamas darbības procedūras vai tehnoloģijas;*”;

(b) iekļauj šādus 55. un 56. punktu:

“55. *“termināla aeronavigācijas pakalpojumi” ir lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumi vai lidlauka lidojumu informācijas pakalpojumi, kuri ietver gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus un brīdināšanas pakalpojumus, gaisa satiksmes pakalpojumus, kas saistīti ar gaisa kuģu pieeju un izlidošanu, tādā attālumā no attiecīgās lidostas, kāds vajadzīgs ekspluatācijas prasību izpildei, un attiecīgos nepieciešamos aeronavigācijas pakalpojumus;*

56. *“termināla tarifikācijas zona” ir tāda lidosta vai lidostu grupa dalībvalsts teritorijā, kurā tiek sniegti termināla aeronavigācijas pakalpojumi un kurai ir noteikta vienota izmaksu bāze;”;*

II nodaļa: Valsts iestādes

39) II nodaļas virsrakstu aizstāj ar šādu: *“Valsts uzraudzības iestādes”*.

40) Regulas 3. panta virsrakstu aizstāj ar šādu: *“Valsts uzraudzības iestāžu izraudzīšanās un izveidošana un tām piemērojamās prasības”*

41) Regulas 3. panta tekstu maina šādi:

(a) panta 1. punktu pārformulē šādi:

“Dalībvalstis kopīgi vai atsevišķi izraugās vai izveido struktūru vai struktūras, kas kļūst par valsts uzraudzības iestādi, kura uzņemas pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar šo regulu.”;

(b) panta 2. punktu pārformulē par 3. punktu un pārformulē šādi:

“Neskarot 1. punktu, valstu uzraudzības iestādes to organizācijas, darbības, juridiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirtas un neatkarīgas no citām publiskām un privātām struktūrām.

Valstu uzraudzības iestādes to organizācijas, finansēšanas lēmumu, juridiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīgas arī no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.”;

(c) panta 3. punktu pārformulē par 4. punktu un pārformulē šādi:

“Dalībvalstis var izveidot valstu uzraudzības iestādes, kuru kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja minētās integrētās regulatīvās iestādes atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību. Valsts uzraudzības iestādi organizatoriskās struktūras ziņā var arī apvienot ar valsts konkurences iestādi, kas minēta Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 11. pantā, ja apvienotā struktūra atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību.”;

(d) panta 4. punktu svītro.

(e) Panta 5. punktu pārformulē par 2. punktu un pārformulē šādi:

“Valsts uzraudzības iestādes īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami un tās tiek attiecīgi organizētas, nodrošinātas ar personālu, pārvaldītas un finansētas.”;

(f) Panta 6. punktu aizstāj ar 5. un 6. punktu, kurus formulē šādi:

“5. Valstu uzraudzības iestāžu darbinieki atbilst šādām prasībām:

a) darbiniekus pieņem darbā saskaņā ar skaidriem un pārredzamiem procesiem, kas nodrošina viņu neatkarību;

b) darbiniekus atlasa, pamatojoties uz viņu konkrēto kvalifikāciju, tostarp pienācīgu kompetenci un attiecīgu pieredzi, vai arī viņus pienācīgi apmāca.

Valstu uzraudzības iestāžu darbinieki rīkojas neatkarīgi, jo īpaši izvairoties no interešu konfliktiem starp aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un savu uzdevumu izpildi.

6. Papildus 5. punktā noteiktajām prasībām personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, ieceļ attiecīgās dalībvalsts struktūrā, kurai nav tiešu īpašumtiesību uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis lemj, vai šīs personas ieceļ uz noteiktu un pagarināmu

termiņu vai uz nenoteiktu laiku, pieļaujot atlaišanu tikai tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar šo personu pieņemtajiem lēmumiem. Personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, izpildot funkcijas valsts uzraudzības iestādes uzdevumā, nelūdz un nepieņem norādījumus ne no valdības, ne citām publiskām vai privātām struktūrām, un šīm personām ir visas pilnvaras pieņemt darbā un vadīt savu personālu.

Šīs personas atturas no jebkādām tiešām vai netiešām interesēm, kuras var uzskatīt par tādām, kas ietekmē viņu neatkarību, un kuras var ietekmēt viņu funkciju izpildi. Šādā nolūkā šīs personas sniedz ikgadēju saistību deklarāciju un interešu deklarāciju, kurā norāda visas tiešās un netiešās intereses.

Personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, revīziju vai citām funkcijām, kuras tieši saistītas ar darbības uzlabošanas mērķiem vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārraudzību, vismaz divus gadus pēc pilnvaru termiņa valsts uzraudzības iestādē neieņem nekādu profesionālu amatu vai neuzņemas atbildību nevienā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja uzņēmumā.”;

(g) panta 7. punktu pārformulē šādi:

“Dalībvalstis nodrošina valstu uzraudzības iestādēm nepieciešamos finanšu resursus un iespējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu izpildei, kuri tām uzticēti saskaņā ar šo regulu. Valstu uzraudzības iestādes pārvalda personālu, pamatojoties uz savām apropriācijām, kas jānosaka proporcionāli uzdevumiem, kuri iestādei jāveic saskaņā ar 4. pantu.”;

(h) panta 8. punktu pārnumurē par 9. punktu;

(i) iekļauj šādu jaunu 8. punktu:

“Dalībvalsts var lūgt Aģentūru, kas darbojas kā darbības izvērtēšanas iestāde (DII), veikt uzdevumus, kuri saistīti ar 14., 17., 19., 20., 21., 22. un 25. pantā un īstenošanas aktos, kas minēti 18. un 23. pantā, noteikto darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas īstenošanu un par kuriem minētajā dalībvalstī valsts uzraudzības iestāde atbild saskaņā ar šo regulu un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

Tiklīdz Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņem šādu lūgumu, tā kļūst par uzraudzības iestādi, kas atbild par uzdevumiem, uz kuriem attiecas minētais lūgums, un valsts uzraudzības iestāde pieprasītajā dalībvalstī tiek atbrīvota no atbildības par minētajiem uzdevumiem. Uz šo uzdevumu veikšanu, tostarp attiecībā uz nodevu un maksas iekasēšanu, attiecas Regulā (ES) 2018/1139 ietvertie noteikumi, kuri piemērojami Aģentūrai, kas darbojas kā DII.”;

(j) panta 9. punktu pārnumurē par 10. punktu un groza šādi:

- vārdus “6. punkta a) un b) apakšpunktā” aizstāj ar vārdiem “5. punkta a) un b) apakšpunktā”;
- vārdus “27. panta 3. punktā” aizstāj ar vārdiem “37. panta 3. punktā”.

42) Regulas 4. pantu maina šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Valstu uzraudzības iestādes, kas minētas 34. pantā:

- a) veic darbības, kas vajadzīgas 6. pantā minēto saimniecisko sertifikātu izdošanai, tostarp minēto saimniecisko sertifikātu turētāju pārraudzību;*
- b) pārrauga iepirkuma prasību pareizu piemērošanu saskaņā ar 8. panta 6. punktu;*
- c) piemēro darbības uzlabošanas sistēmu un tarifkācijas sistēmu, kas noteiktas 10.–17. pantā un 19.–22. pantā, un īstenošanas aktos, kas minēti 18. un 23. pantā, savu*

uzdevumu robežās, kuri noteikti minētajos pantos un aktos, un pārrauga regulas piemērošanu attiecībā uz izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju pārskatu pārredzamību saskaņā ar 25. pantu.”;

(b) Panta 2. punktu pārnumurē par 3. punktu un pārformulē šādi:

“Katra dalībvalsts uzraudzības iestāde veic vajadzīgās inspekcijas, revīzijas un citas uzraudzības darbības, kuru mērķis ir konstatēt šajā regulā un uz tās pamata pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos noteikto prasību iespējamus pārkāpumus, ko izdarījušas struktūras, kuras šī iestāde pārrauga saskaņā ar šo regulu.

Tā veic visus vajadzīgos izpildes pasākumus, kas attiecīgā gadījumā var ietvert saskaņā ar 6. pantu izdoto saimniecisko sertifikātu grozīšanu, ierobežošanu, apturēšanu vai anulēšanu.

Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti un kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina atbilstību pasākumiem, kurus šajā nolūkā veic valstu uzraudzības iestādes.”;

(c) iekļauj šādu jaunu 2. punktu:

“Valstu uzraudzības iestāžu atbildības jomā ietilpst novērtēt un apstiprināt cenu noteikšanu kopīga informācijas pakalpojuma sniegšanai saskaņā ar 9. pantu.”;

43) Regulas 5. pantu maina šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Valstu uzraudzības iestādes apmainās ar informāciju un sadarbojas tīklā Regulas (ES) 2018/1139 114.a pantā minētās Darbības izvērtēšanas konsultatīvās padomes ietvaros.”;

(b) panta 2. punktu pārformulē šādi:

“Valstu uzraudzības iestādes sadarbojas, attiecīgā gadījumā nosakot sadarbības kārtību, nolūkā sniegt savstarpēju palīdzību tām uzticēto uzraudzības un pārraudzības uzdevumu izpildē, kā arī izmeklēšanā un apsekošanā.”;

(c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“Tīkla darbības uzlabošanas nolūkā valstu uzraudzības iestādes veicina to, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji sniedz pārrobežu pakalpojumus. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild divas vai vairākas dalībvalstis vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis noslēdz vienošanos par attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzību, ko tās veic saskaņā ar šo regulu. Attiecīgās valstu uzraudzības iestādes var sagatavot plānu, kurā precizēta kārtība, kā noris sadarbība minētās vienošanās īstenošanai.”;

(d) panta 4. punktu svīturo;

(e) panta 5. punktu pārnumurē par 4. punktu un pārformulē šādi:

“Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild cita dalībvalsts, 3. punktā minētā vienošanās paredz savstarpēji atzīt šajā regulā noteikto pārraudzības uzdevumu izpildes un panākto rezultātu apstiprināšanu, ko veic katra no iestādēm. Šī vienošanās arī precizē, kura valsts uzraudzības iestāde atbild par 6. pantā noteikto saimniecisko sertifikāciju.”;

(f) panta 6. punktu pārnumurē par 5. punktu un pārformulē šādi:

“Ja to pieļauj dalībvalstu tiesību akti un lai veicinātu reģionu sadarbību, valstu uzraudzības iestādes var arī noslēgt vienošanos par kompetences sadali attiecībā uz uzraudzības pienākumiem. Tās paziņo Komisijai par šādu vienošanos.

44) panta 6. punktu svīturo.

III NODALA Pakalpojumu sniegšana

45) Regulas 7. pantu kopā ar 28. pantu aizvieto ar 38. pantu, kura virsraksts ir “Apspriešanās ar ieinteresētajām personām”, un to formulē šādi:

“1. Savu uzdevumu veikšanai, īstenojot šo regulu, dalībvalstis, valstu uzraudzības iestādes, Aģentūra neatkarīgi no tā, vai tā darbojas kā DII, un tīkla pārvaldnieks izveido apspriešanās mehānismus, kas nodrošina pienācīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

2. Lai attiecīgā gadījumā apspriestos par jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas īstenošanu, Komisija izveido mehānismu Savienības līmenī. Apspriešanās iesaista konkrētās nozares dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK.

3. Ieinteresētās personas var būt:

a) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv;

b) tīkla pārvaldnieks;

c) lidostu ekspluatanti vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv;

d) gaisa telpas izmantotāji vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv;

e) militārās iestādes;

f) ražotāji;

g) profesionāļu pārstāvības struktūras;

h) attiecīgās nevalstiskās organizācijas.”;

46) Regulas 8. pantu pārnumurē par 6. pantu. Panta virsrakstu aizstāj ar “Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saimnieciskais sertifikāts un tiem noteiktās prasības” un tā tekstu aizstāj ar šādu:

“1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju turējumā papildus sertifikātiem, kas prasīti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, ir jābūt arī saimnieciskajam sertifikātam. Šo saimniecisko sertifikātu izdod pēc pieteikuma iesniegšanas, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis pietiekamu finansiālo stabilitāti un ieguvis atbilstīgu atbildības un apdrošināšanas segumu.

Šajā punktā minēto saimniecisko sertifikātu var ierobežot, apturēt vai anulēt, ja turētājs vairs neatbilst šāda sertifikāta izdošanas un spēkā saglabāšanas prasībām.

2. Struktūra, kam ir 1. punktā minētais saimnieciskais sertifikāts un Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā minētais sertifikāts, ir tiesīga Savienībā ar nediskriminējošiem nosacījumiem sniegt gaisa telpas izmantotājiem aeronavigācijas pakalpojumus, neskarot 7. panta 2. punktu.

3. Uz 1. punktā minēto saimniecisko sertifikātu un Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā minēto sertifikātu var attiekties viens vai vairāki I pielikumā izklāstītie nosacījumi. Šādi nosacījumi ir objektīvi pamatoti, nediskriminējoši, samērīgi un pārredzami. Komisija tiek pilnvarota

pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 36. pantu, lai grozītu I pielikumā iekļauto sarakstu nolūkā nodrošināt vienlīdzīgas konkurences apstākļus un pakalpojumu sniegšanas noturību.

4. Valsts uzraudzības iestādes dalībvalstī, kurā ir fiziskās vai juridiskās personas, kas iesniedz pieteikumu saimnieciskā sertifikāta saņemšanai, galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja minētajai personai nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, tās dzīvesvieta vai uzņēmējdarbības veikšanas vieta, atbild par šajā pantā noteiktajiem uzdevumiem attiecībā uz saimnieciskajiem sertifikātiem. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild divas vai vairākas dalībvalstis, atbildīgās valsts uzraudzības iestādes ir tās, kas norādītas saskaņā ar 5. panta 4. punktu.

5. Šā panta 1. punkta nolūkā valsts uzraudzības iestādes:

a) saņem un izvērtē tām iesniegtos pieteikumus un attiecīgā gadījumā izdod saimnieciskos sertifikātus vai pagarina to termiņu;

b) veic saimniecisko sertifikātu turētāju pārraudzību.

6. Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas noteikumus attiecībā uz sīki izstrādātām prasībām par finansiālo stabilitāti, jo īpaši finansiālo stiprību un finansiālo noturību, kā arī attiecībā uz atbildības un apdrošināšanas segumu. Lai nodrošinātu šā panta 1., 4. un 5. punkta vienādu īstenošanu un atbilstību tiem, Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas aktus, kuros paredz sīki izstrādātus noteikumus par sertifikācijas noteikumiem un procedūrām un par tādu izmeklēšanu, inspekciju, revīziju un citu uzraudzības darbību veikšanu, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka valsts uzraudzības iestāde rezultatīvi pārbauga struktūras, uz kurām attiecas šī regula.”;

47) Regulas 9. pantu pārnumurē par 7. pantu un tajā ir šādas izmaiņas:

(a) panta 1., 2. un 3. punktu pārformulē šādi:

“1. Dalībvalstis nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam dalībvalstis individuāli vai kolektīvi izraugās vienu vai vairākus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji atbilst šādiem nosacījumiem:

a) to turējumā ir derīgs sertifikāts vai derīga deklarācija, kā minēts Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā, un saimnieciskais sertifikāts saskaņā ar 6. panta 1. punktu;

b) tie atbilst valsts drošības un aizsardzības prasībām.

Lēmums par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja izraudzīšanu ir spēkā ne ilgāk kā desmit gadus. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu atkārtoti izraudzīties to pašu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju.

2. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanai neizvirza nekādus nosacījumus, kas paredz, ka minētie pakalpojumu sniedzēji:

a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder tos izraudzījušajai dalībvalstij vai tās valstspiederīgajiem;

b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai juridisko adresi atrodas tos izraudzījušajā dalībvalstī;

c) izmanto vienīgi tos izraudzījušās dalībvalsts objektus.

3. *Dalībvalstis precizē atsevišķi vai kopīgi izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos iekļauj nosacījumus saskaņā ar kuriem dara pieejamus attiecīgos datus, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.”;*

(b) *panta 4. un 5. apsvērumu svītros.*

(c) *panta 6. punktu pārņemurē par 4. punktu;*

48) *Regulas 10. pantu svītros.*

49) *Tiek ieviests jauns 8. pants, kura virsraksts ir “CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas nosacījumi”, un to formulē šādi:*

“1. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji var nolemt saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt CNS, AIS, ADS vai MET pakalpojumus, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

Dalībvalstis atļauj lidostu ekspluatantiem saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt termināla gaisa satiksmes pakalpojumus lidlauka gaisa satiksmes vadības vajadzībām, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

Turklāt dalībvalstis var atļaut lidostu ekspluatantiem vai attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt termināla gaisa satiksmes pakalpojumus pieejas kontroles vajadzībām, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

2. Pakalpojumu iepirkumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem veic, pamatojoties uz vienlīdzīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, tostarp Līguma noteikumiem par konkurenci. Attiecīgo pakalpojumu iepirkuma konkursa procedūras izstrādā tā, lai konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem dotu iespēju faktiski piedalīties šajās procedūrās, tostarp regulāri atsākt konkursu.

3. Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana organizatoriskā ziņā ir nodalīta no CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas un ka tiek ievērota 25. panta 3. punktā minētā prasība par grāmatvedības nodalīšanu.

4. CNS, AIS, ADS, MET vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju var izvēlēties pakalpojumu sniegšanai dalībvalstī tikai tad, ja:

a) tas ir sertificēts saskaņā ar 6. panta 1. un 2. punktu;

b) tā galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalsts teritorijā;

c) dalībvalstīm vai dalībvalstu valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % pakalpojumu sniedzēja un šis pakalpojumu sniedzējs ir to faktiskā tiešā kontrolē vai netiešā kontrolē ar vienu vai vairāku starpuzņēmumu palīdzību, izņemot gadījumus, kas paredzēti nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, un

d) pakalpojuma sniedzējs izpilda valsts drošības un aizsardzības prasības.

5. Šīs regulas 14., 17. un 19.–22. pantu nepiemēro termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas izraudzīti iepirkuma procedūras rezultātā saskaņā ar 1. punkta otro un trešo daļu. Minētie termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji valsts uzraudzības iestādei un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, uzraudzības nolūkos sniedz datus par aeronavigācijas

pakalpojumu darbību galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

6. Valstu uzraudzības iestādes nodrošina, ka 1. punktā minētais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un lidostu ekspluatantu veiktais iepirkums atbilst 2. punktam, un vajadzības gadījumā piemēro korektīvus pasākumus. Termināla gaisa satiksmes pakalpojumu gadījumā to atbildības jomā ir apstiprināt termināla gaisa satiksmes pakalpojumu konkursa specifikācijas, kas ietver pakalpojumu kvalitātes prasības. Valstu uzraudzības iestādes nodod izskatīšanai Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 11. pantā minētajai valsts konkurences iestādei jautājumus, kas saistīti ar konkurences noteikumu piemērošanu.”;

50) Iekļauj jaunu 9. pantu ar virsrakstu “Kopīgu informācijas pakalpojumu sniegšana” un to formulē šādi:

“1. Ja tiek sniegti kopīgi informācijas pakalpojumi, izplatīto datu integritāte un kvalitāte ir tāda, kas vajadzīga, lai nodrošinātu pakalpojumu drošu sniegšanu bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai.

2. Kopīgo informācijas pakalpojumu cenas pamatā ir attiecīgā pakalpojuma sniegšanas fiksētās un mainīgās izmaksas, un tā turklāt var ietvert uzcenojumu, kas atspoguļo atbilstīgu riska un ienesīguma kompromisu.

Pirmajā daļā minētās izmaksas norāda pārskatā, kas nodalīts no visu citu attiecīgā ekspluatanta darbību pārskata, un dara publiski pieejamas.

3. Kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzējs nosaka cenu saskaņā ar 2. punktu, un cenu novērtē un apstiprina attiecīgā valsts uzraudzības iestāde.

4. Darbībām īpašos gaisa telpas sektoros, ko dalībvalstis izraudzījušas bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijai, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji attiecīgos darbības datus dara pieejamus reāllaikā. Kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēji šos datus izmanto tikai savu pakalpojumu operatīvajiem mērķiem. Piekļuvi attiecīgajiem darbības datiem piešķir kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzējiem bez diskriminācijas, neskarot drošības un aizsardzības politikas intereses.

Cenas par piekļuvi šādiem datiem nosaka, pamatojoties uz datu pieejamības nodrošināšanas robežizmaksām.”;

51) Regulas 11. pantu pārnumurē par 10. pantu un izmaina šādi:

(a) panta 1. punktu pārformulē šādi:

“Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā piemēro aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu saskaņā ar šo pantu un 11.-18. pantu.”;

(b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“Darbības uzlabošanas sistēmu īsteno pārskata periodos, kas ilgst vismaz divus gadus un ne vairāk kā piecus gadus. Darbības uzlabošanas sistēma ietver:

- a) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus katram pārskata periodam galvenajās darbības jomās proti, vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;
- b) darbības uzlabošanas plānus kuros ietverti saistoši darbības uzlabošanas mērķi katram pārskata periodam a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās;

- c) darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;

Komisija var pievienot citas galvenās darbības jomas darbības uzlabošanas mērķu noteikšanas vai uzraudzības vajadzībām, ja tas nepieciešams darbības uzlabošanai.”;

(c) panta 3.–6. un 8. punktu svītrot;

(d) panta 7. punktu pārnumurē par 3. punktu un pārformulē šādi:

“Šīs regulas 2. panta a), b) un c) apakšpunkta pamatā ir:

- a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītājiem saistītu atbilstīgu datu vākšana, validēšana, pārbaude, izvērtēšana un izplatīšana sadarbībā ar visām attiecīgajām personām, tostarp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem, valsts uzraudzības iestādēm, valstu kompetentajām iestādēm, dalībvalstīm, Aģentūru, tīkla pārvaldnieku un Eirokontroli;
- b) galvenie darbības rādītāji mērķu noteikšanai galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;
- c) rādītāji darbības uzraudzībai galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;
- d) aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu izstrādes metodes, kā arī tīkla funkciju darbības uzlabošanas plāna un darbības uzlabošanas mērķu izstrādes metodes;
- e) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas plānu un mērķu projektu novērtēšana;
- f) darbības uzlabošanas plānu uzraudzība, tostarp atbilstīgi brīdināšanas mehānismi darbības uzlabošanas plānu un mērķu pārskatīšanai un Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanai pārskata periodā;
- g) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinošā novērtēšana;
- h) stimulu shēmas, tostarp demotivējoši finansiālie nosacījumi, kas piemērojami, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs pārskata periodā neizpilda attiecīgos saistošos darbības uzlabošanas mērķus vai nav īstenojis attiecīgos kopīgos projektus, kas minēti 35. pantā. Piemērojot šādus demotivējošus finansiālos nosacījumus, jo īpaši ņem vērā minētā pakalpojumu sniedzēja sniegto pakalpojumu kvalitātes līmeņa pasliktināšanos, ko izraisījusi darbības uzlabošanas mērķu neizpilde vai kopīgo projektu neīstenošana, un tās ietekmi uz tīklu;
- i) riska dalīšanas mehānismi attiecībā uz satiksmi un izmaksām;
- j) mērķu noteikšanas, darbības uzlabošanas plānu un mērķu novērtēšanas, uzraudzības un salīdzinošās novērtēšanas grafiki;
- k) metodes maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu kopējo izmaksu sadalīšanai starp abām pakalpojumu kategorijām;
- l) mehānismi reaģēšanai uz neparedzamiem un nozīmīgiem notikumiem, kas būtiski ietekmē darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas īstenošanu.”.

52) Iekļauj jaunu 11. pantu ar virsrakstu “Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšana” un tas ir formulēts šādi:

“1. Komisija pieņem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem galvenajās

darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte” katram pārskata periodam saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru un šā panta 2.–3. punktu. Saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem Komisija var noteikt papildu bāzes līnijas vērtības, sadalījuma vērtības vai salīdzinājuma grupas, kas ļauj novērtēt un apstiprināt darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. panta 3. punktā minētajiem kritērijiem.

2. Šā panta 1. punktā minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus nosaka, pamatojoties uz šādiem būtiskiem kritērijiem:

a) tie veicina aeronavigācijas pakalpojumu darbības un ekonomisko rādītāju pakāpenisku un pastāvīgu uzlabošanu;

b) tie ir reālistiski un sasniedzami attiecīgajā pārskata periodā un vienlaikus veicina ilgtermiņa strukturālo un tehnoloģisko attīstību, kas ļauj sniegt efektīvus, ilgtspējīgus un noturīgus aeronavigācijas pakalpojumus.

3. Lai sagatavotu lēmumus par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija no ieinteresētajām personām vāc visu vajadzīgo informāciju. Pēc Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, palīdz Komisijai veikt minēto lēmumu analīzi un sagatavošanu, šādā nolūkā sniedzot atzinumu.”.

53) Regulas 12. pantu svīturo.

54) Regulas 13. pantu pārnumurē par 19. pantu un pārformulē šādi:

“1. Neskarot dalībvalstu iespēju šajā pantā minēto gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu finansēt no publiskiem līdzekļiem, gaisa telpas izmantotājiem nosaka, uzliek un piemēro maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem.

2. Maksu nosaka, pamatojoties uz izmaksām, kuras gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem rodas, sniedzot pakalpojumus un īstenojot funkcijas gaisa telpas izmantotāju labā konkrētos atsaucē periodos, kas noteikti 10. panta 2. punktā. Šīs izmaksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem vajadzīgo kapitālieguldījumu veidošanai.

3. Maksa veicina drošu, efektīvu, rezultatīvu un ilgtspējīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu nolūkā sasniegt augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un izpildīt darbības uzlabošanas mērķus, un tā stimulē integrētu pakalpojumu sniegšanu, vienlaikus samazinot aviācijas ietekmi uz vidi.

4. Ieņēmumi no maksas, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, var radīt gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju finanšu pārpalikumu vai zaudējumus tāpēc, ka tiek piemērotas 10. panta 3. punkta h) apakšpunktā minētās stimulu shēmas un 10. panta 3. punkta i) apakšpunktā minētie riska dalīšanas mehānismi.

5. Ieņēmumus no maksas, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem saskaņā ar šo pantu, neizmanto, lai finansētu pakalpojumus, kurus sniedz saskaņā ar tirgus nosacījumiem atbilstīgi 8. pantam.

6. Finanšu datus par izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām, faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem paziņo valstu uzraudzības iestādēm un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un dara publiski pieejamus.”.

- 55) Regulas 14. pantu pārnumurē par 24. pantu. Tā virsrakstu aizstāj ar “*Darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ievērošanas pārskatīšana*” un tā tekstu pārformulē šādi:

“1. Komisija regulāri pārskata gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un dalībvalstu atbilstību attiecīgi 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem. Komisija rīkojas, apspriežoties ar Aģentūru, kas darbojas kā DII, un ar valstu uzraudzības iestādēm.

2. Pēc vienas vai vairāku dalībvalstu, valsts uzraudzības iestādes vai Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, izmeklē katru norādījumu uz neatbilstību 1. punktā minētajam. Ja ir pazīmes, kas norāda uz šādu neatbilstību, Aģentūra, kas darbojas kā DII, var sākt izmeklēšanu pēc savas iniciatīvas. Tā pabeidz izmeklēšanu četru mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, uzklaušījusi dalībvalsti, attiecīgo valsts uzraudzības iestādi un attiecīgo izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju. Neskarot 41. panta 1. punktu, Aģentūra, kas darbojas kā DII, izmeklēšanas rezultātus dara zināmus attiecīgajām dalībvalstīm, attiecīgajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un Komisijai.

3. Komisija var sniegt atzinumu par to, vai dalībvalstis un/vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji ir nodrošinājuši atbilstību 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem, un paziņo šo atzinumu attiecīgajai dalībvalstij vai attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam.”.

- 56) Regulas 15. pantu pārnumurē par 35. pantu (grozītā priekšlikuma V nodaļā) un pārformulē šādi:

“1. Komisija var izveidot kopīgus projektus, kuru mērķis ir īstenot būtiskas darbības izmaiņas, kas noteiktas Eiropas ATM ģenerālplānā un kam ir ietekme visā tīklā.

2. Komisija var arī izveidot kopīgo projektu un to īstenošanas pārvaldības mehānismus.

3. Kopīgi projekti var būt tiesīgi saņemt Savienības finansējumu. Šādā nolūkā un neskarot dalībvalstu kompetenci lemt par savu finansiālo resursu izlietošanu, Komisija veic izmaksu un ieguvumu neatkarīgu analīzi un attiecīgi apspriežas ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām saskaņā ar 10. pantu, izskatot visus piemērotos līdzekļus to īstenošanas finansēšanai.

4. Komisija 1. un 2. punktā minētos kopīgos projektus un pārvaldības mehānismus izveido ar īstenošanas aktiem, kas tiek pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”.

- 57) Regulas 16. pantu svītro.

- 58) Regulas 17. pantu aizstāj ar 26. un 27. pantu (grozītā priekšlikuma IV nodaļā) un formulē šādi:

“26. pants

Tīkla funkcijas

1. Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkcijas nodrošina gaisa telpas un nepietiekamo resursu ilgtspējīgu un efektīvu izmantošanu. Tās arī nodrošina, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot ekoloģiski optimālas trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālu iespēju piekļūt gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs tīkla funkcijas, kas uzskaitītas 2. un

3. punktā, atbalsta Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un to pamatā ir darbības prasības.

2. Šā panta 1. punktā minētās tīkla funkcijas ir šādas:

- a) Eiropas gaisa telpas struktūru izveide un pārvaldība;
- b) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība;
- c) nepietiekamo resursu, jo īpaši radiofrekvenču, koordinācija vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, kā arī radiolokācijas atstarotāju kodu koordinācija.

3. Šā panta 1. punktā minētās tīkla funkcijas ir arī šādas:

- a) tīkla gaisa telpas plānošanas optimizācija un gaisa satiksmes pakalpojumu deleģēšanas veicināšana, sadarbojoties ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un dalībvalstu iestādēm;
- b) gaisa satiksmes vadības veikspējas nodrošināšanas pārvaldība tīklā, kā noteikts saistošajā tīkla darbības plānā;
- c) koordinācijas un atbalsta funkcija tīkla krīzes gadījumā;
- d) gaisa satiksmes plūsmas un veikspējas pārvaldība;
- e) Eiropas ATM tīkla infrastruktūras izvēšanas darbību plānošanas, uzraudzības un koordinācijas pārvaldība saskaņā ar Eiropas ATM ģenerālpānu, ņemot vērā darbības vajadzības un saistītās darbības procedūras;
- f) Eiropas ATM tīkla infrastruktūras funkcionēšanas uzraudzība.

4. Šā panta 2. un 3. punktā uzskaitītās funkcijas neparedz vispārēja rakstura saistošus pasākumus vai politisku lēmumu pieņemšanu. Šīs funkcijas koordinē ar militārajām iestādēm, ievērojot saskaņotās procedūras attiecībā uz gaisa telpas elastīgu izmantošanu.

5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 36. pantu, lai grozītu šo regulu nolūkā papildināt 2. un 3. punktā uzskaitītās funkcijas, ja tas nepieciešams tīkla funkcionēšanai un darbībai.

27. pants

Tīkla pārvaldnieks

1. Lai sasniegtu 26. pantā minētos mērķus, Komisija ar Aģentūras atbalstu attiecīgā gadījumā nodrošina, ka tīkla pārvaldnieks veicina 26. pantā izklāstīto tīkla funkciju izpildi, šādā nolūkā veicot 4. punktā minētos uzdevumus.

2. Komisija var norīkot objektīvu un kompetentu struktūru veikt tīkla pārvaldnieka uzdevumus. Šajā nolūkā Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Šajā lēmumā par norīkošanu iekļauj norīkošanas noteikumus un nosacījumus, tostarp attiecībā uz tīkla pārvaldnieka finansēšanu.

3. Tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildei jānotiek neatkarīgi, objektīvi un izmaksu ziņā efektīvā veidā. Šo uzdevumu izpildei nodrošina pienācīgu vadību pārvaldību, kas paredz nodalīt atbildību par sniegtajiem pakalpojumiem sniegšanu un par regulējumu, gadījumā, ja kompetentajai struktūrai, kas norīkota veikt tīkla pārvaldnieka uzdevumus, ir arī regulatīvas funkcijas. Tīkla pārvaldnieks, veicot uzdevumus, ņem vērā visa ATM tīkla vajadzības un

pilnībā iesaista gaisa telpas izmantotājus, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus lidlauku ekspluatantus un militārās iestādes.

4. Tīkla pārvaldnieks veicina tīkla funkciju izpildi, īstenojot atbalsta pasākumus, kuru mērķis ir droša un efektīva tīkla plānošana un darbība parastos un krīzes apstākļos, un pasākumus, kuru mērķis ir nepārtraukti uzlabot tīkla darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā un tīkla vispārējo darbību, jo īpaši attiecībā uz darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanu. Tīkla pārvaldnieka veiktajās darbībās ņem vērā vajadzību pilnībā integrēt tīklā lidostas.

5. Tīkla pārvaldnieks cieši sadarbojas ar Aģentūru, kas darbojas kā DII, lai nodrošinātu, ka 10. pantā minētie darbības uzlabošanas mērķi tiek pienācīgi atspoguļoti veikspējā, ko nodrošina atsevišķi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un par ko tīkla pārvaldnieks un minētie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vienojušies tīkla darbības plānā.

6. Tīkla pārvaldnieks:

a) lemj par atsevišķiem pasākumiem, kuru mērķis ir īstenot tīkla funkcijas un atbalstīt saistošā tīkla darbības plāna rezultatīvu īstenošanu un saistošo darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu;

b) konsultē Komisiju un sniedz attiecīgu informāciju Aģentūrai, kas darbojas kā DII, par ATM tīkla infrastruktūras izvēršanu saskaņā ar Eiropas ATM ģenerālplānu, jo īpaši, nolūkā noteikt tīklam nepieciešamās investīcijas.

7. Tīkla pārvaldnieks pieņem lēmumus sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītās personas, cik vien iespējams, rīkojas nolūkā uzlabot tīkla funkcionēšanu un darbību. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas process veicina tīkla interešu ievērošanu.

8. Ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, Komisija paredz sīki izstrādātus noteikumus par tīkla funkciju izpildi, tīkla pārvaldnieka uzdevumiem, pārvaldības mehānismiem, tostarp lēmumu pieņemšanas procesiem, un krīzes pārvaldību.

9. Dalībvalstis izskata gaisa telpas struktūras plānošanas aspektus, kas nav minēti 26. panta 2. un 3. punktā. Šajā ziņā dalībvalstis ņem vērā gaisa satiksmes prasības, sezonalitāti un komplicētību un darbības uzlabošanas plānus. Pirms lēmuma pieņemšanas par minētajiem aspektiem tās apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai grupām, kas pārstāv šādus gaisa telpas izmantotājus, un attiecīgi ar militārajām iestādēm.”;

59) Regulas 18. pantu svīturo.

60) Regulas 19. pantu pārnumurē par 29. pantu (grozītā priekšlikuma IV nodaļā). Pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izveido apspriešanās mehānismu, kas ļauj apspriesties ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem un lidlauku ekspluatantiem par visiem galvenajiem jautājumiem, kuri saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem, vai attiecīgām gaisa telpas konfigurācijas izmaiņām, vai stratēģiskajām investīcijām, kuras attiecīgi ietekmē gaisa satiksmes pārvaldību un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un/vai tarifus.”;

ceturtajā teikumā vārdus “27. panta 3. punktā” aizstāj ar vārdiem “37. panta 3. punktā”.

- 61) Regulas 20. pantu pārnumurē par 30. pantu (grozītā priekšlikuma IV nodaļā) un pārformulē šādi:

“Dalībvalstis saistībā ar kopējo transporta politiku nodrošina to, ka kompetentās civilās un militārās iestādes attiecībā uz īpašo gaisa telpas bloku pārvaldību noslēdz vai atjaunina rakstiskas vienošanās vai līdzvērtīgus juridiskus aktus un paziņo par to Komisijai.”.

- 62) Regulas 21. pantu pārnumurē par 25. pantu, tā virsrakstu aizstāj ar “*Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju finanšu pārskatu pārredzamība*” un tā tekstu pārformulē šādi:

“1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji neatkarīgi no savas īpašumtiesību sistēmas vai juridiskās struktūras katru gadu sagatavo un publicē savus finanšu pārskatus. Šie pārskati atbilst starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, ko pieņēmusi Savienība. Ja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja juridiskā statusa dēļ nav iespējama pilnīga atbilstība starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, tad pakalpojumu sniedzējs šādu atbilstību nodrošina tādā mērā, kādā maksimāli iespējams. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji publicē gada ziņojumu, un tiem regulāri izdara šajā punktā minēto pārskatu neatkarīgu revīziju.

2. Valstu uzraudzības iestādēm un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, ir tiesības piekļūt to uzraudzībā esošo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatiem. Dalībvalstis var nolemt piešķirt piekļuvi šiem pārskatiem citām uzraudzības iestādēm.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji iekšējā grāmatvedībā veic atsevišķu uzskaiti par katru aeronavigācijas pakalpojumu kā tas būtu jādara, lai novērstu diskrimināciju, šķērssubsidēšanu un konkurences kropļošanu gadījumā, ja minētos pakalpojumus nodrošinātu atsevišķi uzņēmumi. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic arī atsevišķu uzskaiti par katru darbību, ja tas:

a) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus, kas iepirkti saskaņā ar 8. panta 1. punktu, un aeronavigācijas pakalpojumus, uz kuriem minētais noteikums neattiecas;

b) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus un veic jebkādas citas darbības, tostarp sniedz kopīgus informācijas pakalpojumus;

c) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus Savienībā un trešās valstīs.

Aprēķinātās izmaksas, faktiskās izmaksas un ieņēmumus, kas rodas no aeronavigācijas pakalpojumiem, iedala personāla izmaksās, darbības izmaksās, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksās, kapitāla izmaksās, izmaksās par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un ārkārtas izmaksās un dara publiski pieejamas, ievērojot konfidencialas informācijas aizsardzību.

4. Finanšu datus par izmaksām un ieņēmumiem, kas paziņoti saskaņā ar 19. panta 6. punktu, un citu informāciju, kas attiecas uz vienības likmju aprēķināšanu, revidē vai pārbauda valsts uzraudzības iestāde vai no attiecīgā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja neatkarīga struktūra un apstiprina valsts uzraudzības iestāde. Revīzijas slēdzienus dara publiski pieejamus.”.

- 63) Regulas 22. pantu pārnumurē par 31. pantu (grozītā priekšlikuma IV nodaļā). Virsrakstu aizstāj ar “*Vispārējās gaisa satiksmes darbības datu pieejamība un piekļuve tiem*” un tekstu pārformulē šādi:

“1. Attiecīgos vispārējās gaisa satiksmes darbības datus visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji, lidostas un tīkla pārvaldnieks dara pieejamus, tostarp pārrobežu un Savienības mērogā, reāllaikā, nediskriminējoši un neskarot drošības un aizsardzības politikas intereses. Šādu pieejamību var izmantot sertificēti vai deklarēti gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, struktūras, kurām ir pierādīta interese apsvērt aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, gaisa telpas izmantotāji un lidostas, kā arī tīkla pārvaldnieks. Šos datus izmanto tikai ekspluatācijas nolūkiem.

2. Cenas par 1. punktā minēto pakalpojumu nosaka, pamatojoties uz datu pieejamības nodrošināšanas robežizmaksām.

3. Piekļuvi attiecīgajiem darbības datiem, kas minēti 1. punktā, piešķir iestādēm, kas atbild par drošības pārraudzību, darbības pārraudzību un tīkla pārraudzību, tostarp Aģentūrai.

4. Komisija var noteikt sīki izstrādātas prasības attiecībā uz datu pieejamību un piekļuvi tiem saskaņā ar 1. un 3. punktu un cenu noteikšanas metodi, kas minēta 2. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”.

64) Iekļauj jaunu 12. pantu ar virsrakstu *“Maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu klasifikācija”* un to formulē šādi:

“1. Pirms katra pārskata perioda sākuma katra dalībvalsts paziņo Komisijai, kurus aeronavigācijas pakalpojumus, kas šajā periodā tiks sniegti gaisa telpā, par kuru tā atbild, tā plāno klasificēt attiecīgi kā maršruta aeronavigācijas pakalpojumus un termināla aeronavigācijas pakalpojumus. Vienlaikus katra dalībvalsts paziņo Komisijai, kuri gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji izraudzīti minēto attiecīgo pakalpojumu sniegšanai.

2. Laikus pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma Komisija pieņem katrai dalībvalstij adresētu īstenošanas lēmumu par to, vai paredzētā attiecīgo pakalpojumu klasifikācija atbilst 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem. Pēc Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, palīdz Komisijai veikt minēto lēmumu analīzi un sagatavošanu, šādā nolūkā sniedzot atzinumu.

3. Ja saskaņā ar 2. punktu pieņemtā lēmumā tiek konstatēts, ka paredzētā klasifikācija neatbilst 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem, attiecīgā dalībvalsts, ņemot vērā minēto lēmumu, iesniedz jaunu paziņojumu, kura noteikumi atbilst minētajiem kritērijiem. Komisija pieņem lēmumu par šo paziņojumu saskaņā ar 2. punktu.

4. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji savus maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus balsta uz klasifikāciju, kuru Komisija atzinusi par atbilstīgu 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem. Novērtējot izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar 13. panta 3. punktu, Aģentūra, kas darbojas kā DII, pamatojas uz to pašu klasifikāciju.”.

65) Iekļauj jaunu 13. pantu, kura virsraksts ir *“Izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi”*, un to formulē šādi:

“1. Maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katram pārskata periodam pieņem darbības uzlabošanas plānu projektu visiem maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, ko tie sniedz un attiecīgā gadījumā iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

Darbības uzlabošanas plānu projektus pieņem pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajos ietver Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem atbilstīgus maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”. Minētajos darbības uzlabošanas plānu projektos ņem vērā Eiropas ATM ģenerālplānu. Darbības uzlabošanas plānu projektus dara publiski pieejamus.

2. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos, kas minēti 1. punktā, iekļauj attiecīgu informāciju, ko sniedz tīkla pārvaldnieks. Pirms pieņemt minētos plānu projektus, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji minētos plānus arī iesniedz valsts kompetentajai iestādei, kas atbild par to sertifikāciju, un šī iestāde pārbauda atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

3. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos ietver maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, kas atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem visās galvenajās darbības jomās un papildu nosacījumiem, kuri izklāstīti trešajā daļā.

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nosaka saskaņā ar šādiem parametriem:

a) ja sadalījuma vērtības ir noteiktas saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, — darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertu darbības uzlabošanas mērķu salīdzinājums ar minētajām sadalījuma vērtībām;

b) laika gaitā panākto darbības uzlabojumu izvērtējums par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

c) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja plānotā darbības īstenošanas līmeņa salīdzinājums ar citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kuri ietilpst tajā pašā salīdzinājuma grupā.

Turklāt darbības uzlabošanas plāna projektam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) galvenajiem pieņēmumiem, ko izmanto par pamatu mērķu noteikšanai, un pasākumiem, kas paredzēti mērķu sasniegšanai pārskata periodā, tostarp izmantotajām bāzes līnijas vērtībām, satiksmes prognozēm un ekonomiskajiem pieņēmumiem, jābūt precīziem, adekvātiem un saskanīgiem;

b) darbības uzlabošanas plāna projektam jābūt pilnīgam datu un papildmateriālu ziņā;

c) izmaksu bāzei, ko izmanto maksas noteikšanai, jāatbilst 20. pantam.

4. Izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem novērtē Aģentūra, kas darbojas kā DII, pamatojoties uz 10. panta 3. punkta k) apakšpunktā minētajām metodēm un dažādu pakalpojumu klasifikāciju, kuru Komisija novērtējusi saskaņā ar 12. pantu.

5. Šā panta 1. punktā minētos maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus, tostarp attiecīgā gadījumā izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, novērtēšanai un apstiprināšanai.

6. Ja izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs sniedz gan maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumus, Aģentūra, kas darbojas kā DII, vispirms novērtē izmaksu sadalījumu starp attiecīgajiem pakalpojumiem saskaņā ar 4. punktu.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka izmaksu sadalījums neatbilst 4. punktā minētajām metodēm vai klasifikācijai, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz jaunu darbības uzlabošanas plāna projektu, kas atbilst minētajām metodēm un minētajai klasifikācijai.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka izmaksu sadalījums atbilst minētajām metodēm un minētajai klasifikācijai, tā pieņem attiecīgu lēmumu, par to paziņojot attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam un attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei. Valsts uzraudzības iestādei minētā lēmuma secinājumi attiecībā uz izmaksu sadalījumu ir saistoši 14. pantā minētā termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanas nolūkā.

7. Aģentūra, kas darbojas kā DII, novērtē maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus un darbības uzlabošanas plānus saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja piemēro 6. punktu, šo novērtēšanu veic pēc tam, kad saskaņā ar 6. punkta ceturto daļu ir pieņemts lēmums par izmaksu sadalījumu.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā šo projektu apstiprina.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka viens vai vairāki maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem vai ka darbības uzlabošanas plāns neatbilst 3. punktā izklāstītajiem papildu nosacījumiem, tā apstiprinājumu atsaka.

8. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atteikusi darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājumu saskaņā ar 7. punktu, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu, kurā vajadzības gadījumā ir pārskatīti mērķi.

9. Aģentūra, kas darbojas kā DII, novērtē 8. punktā minēto pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, Aģentūra, kas darbojas kā DII, to apstiprina.

Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts neatbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, Aģentūra, kas darbojas kā DII, atsaka apstiprinājumu un pieprasa izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam iesniegt galīgo darbības uzlabošanas plāna projektu.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtais pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts ir noraidīts tāpēc, ka tajā ir ietverti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības

uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Aģentūra, kas darbojas kā DII, attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam nosaka darbības uzlabošanas mērķus atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā konstatējumus, kas izklāstīti 7. punktā minētajā lēmumā. Galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, ko iesniedz attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus izklāstītajā veidā noteikusi Aģentūra, kas darbojas kā DII, kā arī pasākumus minēto mērķu sasniegšanai.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tikai tāpēc, ka projekts neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertos darbības uzlabošanas mērķus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, atzinusi par atbilstīgiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atzinusi par neizpildītiem.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tāpēc, ka projektā ir ietverti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un turklāt tas neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, noteikusi saskaņā ar trešo daļu, un pasākumus minēto mērķu sasniegšanai, kā arī ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atzinusi par neizpildītiem.

10. Darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus apstiprinājusi Aģentūra, kas darbojas kā DII, attiecīgie izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem kā galīgos plānus un dara tos publiski pieejamus.

11. Aģentūra, kas darbojas kā DII, termiņos, kuri minēti īstenošanas aktos, kas jāpieņem saskaņā ar 18. pantu, regulāri sniedz ziņojumus par maršruta aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzraudzību, tostarp regulārus novērtējumus par Savienības mēroga maršruta darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un šo novērtējumu rezultātus dara publiski pieejamus.

Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai. Tas ietver informāciju un datus, kas saistīti ar faktiskajām izmaksām un faktiskajiem ieņēmumiem. Ja darbības uzlabošanas mērķi nav sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns nav īstenots pareizi, Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņem lēmumus, ar ko prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem īstenot korektīvus pasākumus. Šie korektīvie pasākumi var ietvert prasību gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam deleģēt attiecīgo pakalpojumu sniegšanu citam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam, ja tas ir objektīvi nepieciešams. Ja darbības uzlabošanas mērķi joprojām netiek sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns joprojām netiek īstenots pareizi, vai ja noteiktie korektīvie pasākumi netiek piemēroti vai netiek pienācīgi piemēroti, Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic izmeklēšanu un sniedz Komisijai atzinumu saskaņā ar 24. panta 2. punktu. Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.”.

66) Iekļauj jaunu 14. pantu, kura virsraksts ir *“Izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi”*, un to formulē šādi:

“1. Termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katram pārskata periodam pieņem darbības uzlabošanas plānu projektu visiem termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, ko tie sniedz un attiecīgā gadījumā iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

Darbības uzlabošanas plānu projektus pieņem pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajos ietver Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem atbilstīgus termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”. Minētajos darbības uzlabošanas plānu projektos ņem vērā Eiropas ATM ģenerālplānu. Darbības uzlabošanas plānu projektus dara publiski pieejamus.

2. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos, kas minēti 1. punktā, iekļauj attiecīgu informāciju, ko sniedz tīkla pārvaldnieks. Pirms pieņemt minētos plānu projektus, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji minētos plānus arī iesniedz valsts kompetentajai iestādei, kas atbild par to sertifikāciju, un šī iestāde pārbauda atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

3. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos ietver termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, kas atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem visās galvenajās darbības jomās un papildu nosacījumiem, kuri izklāstīti trešajā daļā.

Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nosaka saskaņā ar šādiem parametriem:

a) ja sadalījuma vērtības ir noteiktas saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, — darbības uzlabošanas plāna projektā ietverto darbības uzlabošanas mērķu salīdzinājums ar minētajām sadalījuma vērtībām;

b) laika gaitā panākto darbības uzlabojumu izvērtējums par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

c) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja plānotā darbības īstenošanas līmeņa salīdzinājums ar citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kuri ietilpst tajā pašā salīdzinājuma grupā.

Turklāt darbības uzlabošanas plāna projektam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) galvenajiem pieņēmumiem, ko izmanto par pamatu mērķu noteikšanai, un pasākumiem, kas paredzēti mērķu sasniegšanai pārskata periodā, tostarp izmantotajām bāzes līnijas vērtībām, satiksmes prognozēm un ekonomiskajiem pieņēmumiem, jābūt precīziem, adekvātiem un saskanīgiem;

b) darbības uzlabošanas plāna projektam jābūt pilnīgam datu un papildmateriālu ziņā;

c) izmaksu bāzei, ko izmanto maksas noteikšanai, jāatbilst 20. pantam.

4. Šā panta 1. punktā minētos termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus iesniedz valsts uzraudzības iestādei novērtēšanai un apstiprināšanai.

5. Ja izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs sniedz gan maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumus, termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāna projekts, kas iesniedzams valsts uzraudzības iestādei, ir plāns, attiecībā uz kuru Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņemusi pozitīvu lēmumu par izmaksu sadalījumu saskaņā ar 13. panta 6. punkta trešo daļu.

6. Valsts uzraudzības iestāde novērtē termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus un darbības uzlabošanas plānus saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja piemēro 5. punktu, valsts uzraudzības iestāde novērtējumu balsta uz secinājumiem, kuri izklāstīti Aģentūras, kas darbojas kā DII, pieņemtajā lēmumā attiecībā uz izmaksu sadalījumu.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā šo projektu apstiprina.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka viens vai vairāki termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem vai ka darbības uzlabošanas plāns neatbilst 3. punktā izklāstītajiem papildu nosacījumiem, tā apstiprinājumu atsaka.

7. Ja valsts uzraudzības iestāde ir atteikusi darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājumu saskaņā ar 6. punktu, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu, kurā vajadzības gadījumā ir pārskatīti mērķi.

8. Valsts uzraudzības iestāde novērtē 7. punktā minēto pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, valsts uzraudzības iestāde to apstiprina.

Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts neatbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, valsts uzraudzības iestāde atsaka apstiprinājumu un pieprasa izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam iesniegt galīgo darbības uzlabošanas plāna projektu.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtais pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts ir noraidīts tāpēc, ka tajā ir ietverti termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, valsts uzraudzības iestāde attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam nosaka darbības uzlabošanas mērķus atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā konstatējumus, kas izklāstīti 6. punktā minētajā lēmumā. Galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, ko iesniedz attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus izklāstītajā veidā noteikusi valsts uzraudzības iestāde, kā arī pasākumus minēto mērķu sasniegšanai.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tikai tāpēc, ka projekts neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertos darbības uzlabošanas mērķus, kurus valsts uzraudzības iestāde atzinusi par atbilstīgiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus valsts uzraudzības iestāde ir atzinusi par neizpildītiem.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tāpēc, ka projektā ir ietverti termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un turklāt tas neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus valsts uzraudzības iestāde noteikusi saskaņā ar trešo daļu, un pasākumus minēto mērķu sasniegšanai, kā arī ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus valsts uzraudzības iestāde ir atzinusi par neizpildītiem.

9. Darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus apstiprinājusi valsts uzraudzības iestāde, attiecīgie izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem kā galīgos plānus un dara tos publiski pieejamus.

10. Attiecīgā valsts uzraudzības iestāde regulāri sniedz ziņojumus par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzību, tostarp regulārus novērtējumus par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un šo novērtējumu rezultātus dara publiski pieejamus.

Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai. Tas ietver informāciju un datus, kas saistīti ar faktiskajām izmaksām un faktiskajiem ieņēmumiem.

Ja darbības uzlabošanas mērķi nav sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns nav īstenots pareizi, valsts uzraudzības iestāde pieņem lēmumus, ar ko prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem īstenot korektīvus pasākumus. Šie korektīvie pasākumi var ietvert prasību gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam deleģēt attiecīgo pakalpojumu sniegšanu citam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam, ja tas ir objektīvi nepieciešams. Ja darbības uzlabošanas mērķi joprojām netiek sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns joprojām netiek īstenots pareizi, vai ja noteiktie korektīvie pasākumi netiek piemēroti vai netiek pienācīgi piemēroti, valsts uzraudzības iestāde lūdz Aģentūru, kas darbojas kā DII, veikt izmeklēšanu saskaņā ar 24. panta 2. punktu, un Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.

11. Dalībvalstis nodrošina, ka lēmumus, ko valsts uzraudzības iestāde pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, var pārskatīt tiesā.

12. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic valsts uzraudzības iestādes uzdevumus saskaņā ar 3. panta 8. punktu, termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, kopā ar maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektiem. Ja Aģentūra ir pieņēmusi lēmumu attiecībā uz izmaksu sadalījumu, kā minēts 13. panta 6. punkta trešajā daļā, šis lēmums tai ir

saistošs termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektu novērtēšanas nolūkā.”.

- 67) Iekļauj jaunu 15. pantu, kura virsraksts ir *“Aģentūras, kas darbojas kā DII, nozīme termināla aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu uzraudzībā”*, un to formulē šādi:

“1. Aģentūra, kas darbojas kā DII, regulāri izstrādā Savienības mēroga pārskatu par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbību un aplūko šo darbību attiecībā pret Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

2. Lai sagatavotu 1. punktā minēto pārskatu, valstu uzraudzības iestādes savus 14. panta 10. punktā minētos ziņojumus paziņo Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un sniedz visu citu informāciju, ko Aģentūra, kas darbojas kā DII, var pieprasīt šajā nolūkā.”.

- 68) Iekļauj jaunu 16. pantu ar virsrakstu *“Tīkla darbības uzlabošanas plāns”* un to formulē šādi:

“1. Tīkla pārvaldnieks par katru pārskata periodu izstrādā tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu attiecībā uz visām tīkla funkcijām, ko tas nodrošina.

Tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu izstrādā pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajā ietver darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

2. Tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un Komisijai.

Aģentūra, kas darbojas kā DII, pēc Komisijas pieprasījuma sniedz Komisijai atzinumu par tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, pamatojoties uz šādiem būtiskiem kritērijiem:

a) apsvērumi par darbības uzlabojumiem, kas panākti laika gaitā, par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

b) tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīgums datu un papildmateriālu ziņā.

Ja Komisija konstatē, ka tīkla darbības uzlabošanas plāna projekts ir pilnīgs un atspoguļo pienācīgus veiktspējas uzlabojumus, tā pieņem tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu kā galīgo plānu. Pretējā gadījumā Komisija var prasīt, lai tīkla pārvaldnieks iesniedz pārskatītu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu.”.

- 69) Iekļauj jaunu 17. pantu ar virsrakstu *“Darbības uzlabošanas mērķu un darbības uzlabošanas plānu pārskatīšana pārskata periodā”* un to formulē šādi:

“1. Ja pārskata periodā izrādās, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi apstākļu būtisku izmaiņu rezultātu vairs nav adekvāti, un ja mērķu pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga, Komisija pārskata minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus. Uz šādu lēmumu attiecas 11. pants. Kad pārskatīšana veikta, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem jaunus darbības uzlabošanas plānu projektus, uz kuriem attiecas 13. un 14. pants. Tīkla pārvaldnieks izstrādā jaunu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, uz kuru attiecas 16. pants.

2. Lēmumā par pārskatītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas minēti 1. punktā, iekļauj pārejas noteikumus laikposmam, kurš ilgst līdz brīdim, kad kļūst piemērojami galīgie darbības uzlabošanas plāni, kas pieņemti saskaņā ar 13. panta 6. punktu un 14. panta 6. punktu.

3. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji var lūgt Aģentūrai, kas darbojas kā DII, attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, vai arī attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem atļauju pārskata periodā pārskatīt vienu vai vairākus darbības uzlabošanas mērķus. Šādu lūgumu var iesniegt, ja ir sasniegtas brīdinājuma robežvērtības vai ja izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pierāda, ka sākotnējie dati, pieņēmumi un pamatojumi, uz kuriem balstoties tika izstrādāti darbības uzlabošanas mērķi, būtiskā apmērā un ilgstoši vairs nav precīzi tādu apstākļu dēļ, kurus nevarēja paredzēt darbības uzlabošanas plāna pieņemšanas laikā.

4. Aģentūra, kas darbojas kā DII, attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, vai arī attiecīgā valsts uzraudzības iestāde attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem atļauj attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam veikt paredzēto pārskatīšanu tikai tad, ja tā ir nepieciešama un samērīga un ja pārskatītie darbības uzlabošanas mērķi nodrošina, ka tiek saglabāta atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Ja pārskatīšana ir atļauta, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem jaunus darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. un 14. pantā izklāstītajām procedūrām.”.

70) Iekļauj jaunu 18. pantu ar virsrakstu “Darbības uzlabošanas sistēmas īstenošana” un to formulē šādi:

“Lai īstenotu darbības uzlabošanas sistēmu, Komisija pieņem sīki izstrādātas prasības un procedūras attiecībā uz 10. panta 3. punktu, 11., 12., 13., 14., 15., 16. pantu, kā arī 17. pantu, jo īpaši attiecībā uz darbības uzlabošanas plānu projektu izstrādāšanu, darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, to novērtēšanas kritērijiem un nosacījumiem, metodēm izmaksu sadalīšanai starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, darbības uzraudzību un korektīvo pasākumu noteikšanu, kā arī visu procedūru grafiku. Minētās prasības un procedūras izklāsta īstenošanas aktā, ko pieņem saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.”.

71) Iekļauj jaunu 20. pantu ar virsrakstu “Izmaksu bāze maksas noteikšanai” un to formulē šādi:

“1. Izmaksu bāzi maksai par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un maksai par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem veido aprēķinātās izmaksas, kas saistītas ar šo pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā maršruta tarififikācijas zonā un termināla tarififikācijas zonā, kā noteikts darbības uzlabošanas plānos, kas pieņemti saskaņā ar 13. un 14. pantu.

2. Šā panta 1. punktā minētajās aprēķinātajās izmaksās iekļauj attiecīgo objektu un pakalpojumu izmaksas, atbilstīgās kapitālieguldījumu un aktīvu amortizācijas procentu summas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas.

3. Šā panta 1. punktā minētajās aprēķinātajās izmaksās iekļauj arī šādas izmaksas:

a) izmaksas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII;

b) izmaksas vai to daļas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar pārraudzību un sertifikāciju, ko veic valsts uzraudzības iestādes, ja vien dalībvalstis šādu izmaksu segšanai neizmanto citus finansiālos resursus;

c) izmaksas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un tīkla funkciju nodrošināšanu, tostarp saistībā ar tīkla pārvaldniekam uzticētajiem uzdevumiem, ja vien dalībvalstis šādu izmaksu segšanai neizmanto citus finansiālos resursus.

4. Aprēķinātajās izmaksās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu uzliktajiem sodiem, kas minēti 42. pantā, un par korektīviem pasākumiem, kas minēti 13. panta 11. punktā un 14. panta 10. punktā.

5. Šķērssubsīdijas starp maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem nav atļautas. Izmaksas, kas saistītas gan ar maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, gan ar termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, proporcionāli sadala starp maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, izmantojot pārredzamas metodes. Šķērssubsīdijas starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem jebkurā no šīm abām kategorijām ir atļautas tikai tad, ja tām ir objektīvs pamatojums un ja tās ir pārredzami identificētas saskaņā ar 25. panta 3. punktu.

6. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju par savu izmaksu bāzi Aģentūrai, kas darbojas kā DII, valstu uzraudzības iestādēm un Komisijai. Šajā nolūkā izmaksas sadala saskaņā ar 25. panta 3. punktā minēto grāmatvedības nodalīšanu, nošķirot personāla izmaksas, darbības izmaksas, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksas, kapitāla izmaksas, izmaksas par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un ārkārtas izmaksas.”.

72) Iekļauj jaunu 21. pantu ar virsrakstu “Vienības likmju noteikšana” un to formulē šādi:

“1. Vienības likmes nosaka katram kalendārajam gadam un katrai tarifikācijas zonai, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām un satiksmes prognozēm, kas noteiktas darbības uzlabošanas plānos, kā arī piemērojamajām korekcijām, kas izriet no iepriekšējiem gadiem un citiem ienēmumiem.

2. Vienības likmes nosaka valstu uzraudzības iestādes pēc tam, kad Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir pārbaudījusi, vai tās atbilst 19. pantam, 20. pantam un šim pantam. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka vienības likme neatbilst minētajām prasībām, attiecīgā valsts uzraudzības iestāde atbilstīgi pārskata vienības likmi. Ja vienības likme joprojām neatbilst minētajām prasībām, Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic izmeklēšanu un sniedz atzinumu Komisijai saskaņā ar 24. panta 2. punktu un Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.

Tarifikācijas vajadzībām un gadījumā, ja pārslogotība izraisa nozīmīgas tīkla problēmas, tostarp ekoloģisko raksturlielumu pasliktināšanos, Komisija ar īstenošanas regulu, kas pieņemta saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, var noteikt kopīgu maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vienības likmi visā Eiropas vienotajā gaisa telpā un sīki izstrādātus noteikumus un procedūras tās piemērošanai. Pirmajā daļā minēto kopīgo vienības likmi aprēķina, pamatojoties uz attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju dažādo vienības likmju vidējo svērtu vērtību. Ienēmumus no kopīgās vienības likmes pārdala, lai nodrošinātu attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ienēmumu neitralitāti.”.

73) Iekļauj jaunu 22. pantu ar virsrakstu “Maksas noteikšana” un to formulē šādi:

“1. Maksu par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu gaisa telpas izmantotājiem piemēro saskaņā ar nediskriminējošiem nosacījumiem, ņemot vērā dažādu attiecīgo gaisa kuģu tipu relatīvo lietderīgo veikspēju. Dažādiem gaisa telpas izmantotājiem piemērojot maksu par vienu un to pašu pakalpojumu, neņem vērā izmantotāja valstspiederību vai kategoriju;

2. Maksu par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem konkrētam lidojumam konkrētā maršruta tarififikācijas zonā aprēķina, pamatojoties uz šai maršruta tarififikācijas zonai noteikto vienības likmi un maršruta pakalpojumu vienībām attiecīgajam lidojumam. Maksu veido viens vai vairāki mainīgi komponenti, un katrs no tiem ir pamatots ar objektīviem faktoriem.

3. Maksu par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem konkrētam lidojumam konkrētā termināla tarififikācijas zonā aprēķina, pamatojoties uz šai termināla tarififikācijas zonai noteikto vienības likmi un termināla pakalpojumu vienībām attiecīgajam lidojumam. Aprēķinot maksu par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, lidojuma pieeju un izlidošanu uzskata par vienu lidojumu. Maksu veido viens vai vairāki mainīgi komponenti, un katrs no tiem ir pamatots ar objektīviem faktoriem.

4. Ir pieļaujama dažu gaisa telpas izmantotāju, jo īpaši vieglo gaisa kuģu un valsts gaisa kuģu, atbrīvošana no maksas par aeronavigācijas pakalpojumiem ar nosacījumu, ka šāda atbrīvojuma izmaksas sedz no citiem resursiem un neuzliek citiem gaisa telpas izmantotājiem.

5. Maksu modulē, lai mudinātu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lidostas un gaisa telpas izmantotājus atbalstīt ekoloģisko raksturlielumu vai pakalpojumu kvalitātes uzlabojumus, piemēram, ilgtspējīgu alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu, veikspējas palielināšanu, kavējumu samazināšanu un ilgtspējīgu attīstību, vienlaikus saglabājot optimālu drošuma līmeni, jo īpaši Eiropas ATM ģenerālplāna īstenošanai. Modulācija izpaužas kā finansiāls izdevīgums vai neizdevīgums, un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem tā ir ieņēmumu ziņā neitrāla.”.

74) Iekļauj jaunu 23. pantu ar virsrakstu “Tarifikācijas sistēmas īstenošana” un to formulē šādi:

“Lai īstenotu tarififikācijas sistēmu, Komisija pieņem sīki izstrādātas prasības un procedūras attiecībā uz 19., 20., 21. un 22. pantu, jo īpaši attiecībā uz izmaksu bāzēm un aprēķinātajām izmaksām, vienības likmju noteikšanu, stimulu shēmām un riska dalīšanas mehānismiem un maksas modulāciju. Minētās prasības un procedūras izklāsta īstenošanas aktā, ko pieņem saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.”.

Jauna IV nodaļa: Tīkla pārvaldība

75) Iekļauj jaunu IV nodaļu, kuras virsraksts ir “Tīkla pārvaldība”.

76) Nodaļa ietver 26.–30. pantu.

77) Uz 26., 27. un 29.–30. pantu iepriekš ir atsauces 58., 60., 61. un 63. punktā.

78) Jaunajam 28. pantam ir virsraksts “Tīkla pārvaldnieka pārskatu pārredzamība”, un tā tekstu formulē šādi:

“1. Tīkla pārvaldnieks sagatavo, iesniedz un publicē savus finanšu pārskatus. Minētie pārskati atbilst starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, ko pieņēmusi Savienība. Ja

tīkla pārvaldnieka juridiskā statusa dēļ nav iespējama pilnīga atbilstība starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, tīkla pārvaldnieks nodrošina maksimālo iespējamo atbilstību.

2. Tīkla pārvaldnieks publicē gada ziņojumu, un tam regulāri izdara neatkarīgu revīziju.”.

V nodaļa: Gaisa telpas savietojamība un tehnoloģiskā inovācija

79) IV nodaļu pārnumurē par V nodaļu un tās virsrakstu pārformulē “Gaisa telpas savietojamība un tehnoloģiskā inovācija”.

80) Regulas 23. pantu pārnumurē par 32. pantu un pārformulē šādi:

“Neskarot dalībvalstu publicēto aeronavigācijas informāciju un šai publikācijai atbilstīgā veidā, tīkla pārvaldnieks, sadarbojoties ar Komisiju, izveido aeronavigācijas informācijas infrastruktūru Savienības mērogā, kuras mērķis ir nodrošināt, ka vēl plašāk ir pieejama kvalitatīva elektroniska aeronavigācijas informācija, kas sniegta viegli pieejamā veidā un datu kvalitātes un savlaicīguma ziņā atbilst visām attiecīgo izmantotāju prasībām. Šādi dara pieejamu tikai aeronavigācijas informāciju, kas atbilst Regulas (ES) 2018/1139 VIII pielikuma 2.1. punktā noteiktajām pamatprasībām.

81) Regulas 24. pantu svīturo.

82) Iekļauj jaunu 33. pantu ar virsrakstu “Gaisa telpas elastīga izmantošana” un to formulē šādi:

“1. Ņemot vērā dalībvalstu pārziņā esošo militāro jautājumu organizāciju, vienotajā Eiropas gaisa telpā dalībvalstis nodrošina gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu ICAO noteiktajā un Eirokontroles izstrādātajā kārtībā, lai, īstenojot kopējo transporta politiku, uzlabotu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes vadību atbilstīgi Eiropas ATM ģenerālplānam.

2. Dalībvalstis katru gadu Komisijai sniedz ziņojumu par to, kā tās, īstenojot kopējo transporta politiku, savā pārziņā esošajā gaisa telpā īsteno gaisa telpas elastīgas izmantošanas principus.

3. Gadījumos, kad pēc dalībvalstu ziņojumu iesniegšanas kļūst nepieciešams nostiprināt un saskaņot vienotās Eiropas gaisa telpas elastīgas izmantošanas principus koncepcijas piemērošanu, Komisija pieņem pasākumus saskaņā ar kopējo transporta politiku. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”.

83) Iekļauj jaunu 34. pantu ar virsrakstu “SESAR koordinācija” un to formulē šādi:

“Struktūras, kas atbild par uzdevumiem, kuri Savienības tiesību aktos noteikti attiecīgi SESAR definēšanas posma, SESAR izstrādes posma un SESAR izvēršanas posma koordinācijas jomā, sadarbojas, lai nodrošinātu rezultatīvu koordināciju starp šiem trim posmiem nolūkā panākt netraucētu un savlaicīgu pāreju starp tiem.

Pēc iespējas plašāk iesaista visas attiecīgās civilās un militārās ieinteresētās personas.”.

VI NODALA Nobeiguma noteikumi

84) V nodaļu pārnumurē par VI nodaļu.

85) Regulas 25. pantu svīturo.

86) Regulas 26. pantu pārnumurē par 36. pantu un izmaina šādi:

(a) panta 2. punktu pārformulē šādi:

“Pilnvaras pieņemt 6. un 26. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz septiņiem gadiem no [šīs regulas publicēšanas datuma]. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.”;

(b) panta 3. punktā atsauc uz “11. panta 7. punktu, 17. panta 3. punktu un 25. pantu” aizstāj ar atsaucēm uz “6. un 26. pantu”;

(c) panta 4. punkta sākumā pievieno jaunu teikumu:

“Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.”;

(d) panta 5. punktā atsauc uz “11. panta 7. punktu, 17. panta 3. punktu un 25. pantu” aizstāj ar atsaucēm uz “6. un 26. pantu”.

87) Regulas 27. pantu pārnumurē par 37. pantu. Panta 1. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādiem:

“Komisijai palīdz Vienotās gaisa telpas komiteja, šē turpmāk — “Komiteja”, ko veido divi pārstāvji no katras dalībvalsts un vada Komisija. Komiteja nodrošina to, lai tiktu pienācīgi ņemtas vērā visu kategoriju lietotāju intereses.”.

88) Attiecībā uz 28. pantu ir atsauce uz 45. punktu iepriekš.

89) Regulas 29. pantu svīturo.

90) Regulas 30. pantu pārnumurē par 39. pantu un pārformulē šādi:

“Savienība un tās dalībvalstis tiecas paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, un atbalsta šādu paplašināšanu. Tālab tās cenšas ar līgumiem, ko noslēdz ar trešām valstīm, kas ir Eiropas Savienības kaimiņvalstis, paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz uz minētajām valstīm. Turklāt tās cenšas sadarboties ar minētajām valstīm vai nu saistībā ar nolīgumiem par tīkla funkcijām, vai saistībā ar nolīgumu starp Savienību un Eirokontroli, ar ko izveido vispārēju satvaru pastiprinātai sadarbībai, stiprinot ATM Eiropas dimensiju.

91) Regulas 31. pantu pārnumurē par 40. pantu. Virsrakstu aizstāj ar šādu: “Atbalsts no citām struktūrām”, un pantu pārformulē šādi:

“Komisija var lūgt citu struktūru atbalstu uzdevumu izpildei saskaņā ar šo regulu.”.

92) Regulas 32. pantu pārnumurē par 41. pantu un pārformulē šādi:

“1. Ne valstu uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar savu valstu tiesību aktiem, ne Komisija, ne Aģentūra neatkarīgi no tā, vai tā darbojas kā DII, ne tīkla pārvaldnieks neizpauž konfidencialu informāciju, īpaši informāciju par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, to komerciālām attiecībām vai to izmaksu sastāvdaļām.

2. Šā panta 1. punkts neskar attiecīgo valstu uzraudzības iestāžu, Komisijas vai Aģentūras, kas darbojas kā DII, tiesības izpaust informāciju, ja tas ir svarīgi to pienākumu izpildei; šajā gadījumā informāciju izpauž samērīgi, ņemot vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas izmantotāju, lidostu vai citu attiecīgo ieinteresēto personu likumīgās intereses sensitīvas komercinformācijas aizsardzībā.

3. Informācija un dati, kurus nodrošina saskaņā ar tarifikācijas sistēmu, kas izklāstīta 19.–24. pantā, jo īpaši attiecībā uz izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām, faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem, ir publiski pieejami.”.

93) Regulas 33. pantu pārnumurē par 42. pantu. Pirmo teikumu pārformulē šādi:

Dalībvalstis izstrādā noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu pārkāpumiem, īpaši gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to īstenošanu.”.

94) Regulas 34. pantu pārnumurē par 43. pantu un pārformulē šādi:

“1. Komisija līdz 2030. gadam veic izvērtēšanu, kuras mērķis ir novērtēt šīs regulas piemērošanu. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var prasīt no dalībvalstīm informāciju, kas attiecas uz šīs regulas piemērošanu.

2. Komisija savus konstatējumus nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei. Izvērtēšanas konstatējumus dara publiski pieejamus.”.

95) Regulas 35. pantu pārnumurē par 44. pantu. Maina interpunkciju un rezultātā tekstu formulē šādi:

“Šī regula nekavē dalībvalsti piemērot pasākumus, ciktāl tie vajadzīgi, lai aizsargātu drošības un aizsardzības politikas intereses. Šie pasākumi konkrēti ir obligāti:

- (a) lai uzraudzītu gaisa telpu, par ko tā atbild, saskaņā ar ICAO reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, arī lai spētu atklāt, identificēt un novērtēt visus gaisa kuģus, kas izmanto šo gaisa telpu, nolūkā aizsargāt lidojumu drošību un attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu drošības un aizsardzības vajadzības;
- (b) ja notiek nopietni iekšēji nemieri, kas ietekmē likumības un kārtības ievērošanu,
- (c) ja notiek karš vai radies nopietns starptautisks saspīlējums, kura dēļ pastāv kara draudi,
- (d) lai izpildītu dalībvalstu starptautiskās saistības attiecībā uz miera un starptautiskās drošības saglabāšanu,
- (e) lai veiktu militāras operācijas un mācības, tostarp nodrošinātu vajadzīgās treniņu iespējas.”.

96) Regulas 36. pantu svīturo.

97) Regulas 37. pantu pārnumurē par 45. pantu un svīturo atsauci uz Regulu (EK) Nr. 552/2004.

98) Regulas 38. pantu pārnumurē par 46. pantu. Tā tekstu no sākotnējā priekšlikuma numurē kā 1. punktu, un iekļauj šādu 2. punktu:

“2. Šīs regulas 3. panta 3. punktu piemēro no [PB: lūgums ievietot datumu — 48 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā].

Šīs regulas 10.–24. pantu piemēro no 2023. gada 1. jūlija. Tomēr nolūkā īstenot darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu, kas attiecas uz trešo pārskata periodu, turpina piemērot Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu un Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. pantu, kā arī uz to pamata pieņemtos īstenošanas aktus.

Šīs regulas 26. panta 3. punktu un 32. pantu tīkla pārvaldniekam piemēro no dienas, kad stājas spēkā lēmums par iecelšanu, kas pēc šīs regulas stāšanās spēkā pieņemts saskaņā ar 27. panta 2. punktu un kurā ietverti minētie noteikumi.”.

Pielikumi

99) I pielikumu svītro.

100) II pielikumu pārnumurē par I pielikumu. Tā virsrakstu aizstāj ar šādu: “*Nosacījumi, kas jāpievieno, var attiekties uz sertifikātiem, kas minēti 6. pantā*”. Tā tekstu pārformulē šādi:

“*Papildu nosacījumi, ko pievieno sertifikātiem, pēc vajadzības var attiekties uz:*

a) pakalpojumu darbības norobežojumu vai ierobežojumu, kas neattiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;

b) jebkuru līgumu, vienošanos vai citu aktu, ko pakalpojumu sniedzējs noslēdzis ar trešo personu un kas attiecas uz pakalpojumu (pakalpojumiem);

c) tās informācijas sniegšanu, kas pamatoti vajadzīga, lai verificētu atbilstību kopīgajām 6. panta 1. punkta prasībām;

d) visiem pārējiem tiesiskajiem nosacījumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumiem specifiski, piemēram, nosacījumiem, kuri attiecas uz sertifikāta pārtraukšanu vai atsaukšanu.”.

101) Pievieno jaunu II pielikumu, kura virsraksts ir “*Atceltās regulas un to grozījums*”, un to formulē šādi:

“

<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004</i> <i>(OVL 96, 31.3.2004., 1. lpp.).</i>	
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004</i> <i>(OVL 96, 31.3.2004., 10. lpp.).</i>	
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004</i> <i>(OVL 96, 31.3.2004., 20. lpp.).</i>	
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1070/2009</i> <i>(OVL 300, 14.11.2009., 34. lpp.).</i>	<i>Tikai 1., 2. un 3. pants.</i>

”

102) III pielikumu pielāgo šā grozītā priekšlikuma nosacījumiem.

Lai atvieglotu lasīšanu un pārbaudi, šeit pievieno grozītā priekšlikuma pilnu tekstu kodifikācijai.

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā ☒ Līgumu par Eiropas Savienības darbību ☒ Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu ☒ 100. panta 2. punktu ☒,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

↓ jauns

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004²³, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004²⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004²⁵ ir būtiski grozītas. Tā kā ir jāizdara turpmāki grozījumi, minētās regulas skaidrības labad būtu jāpārstrādā.

²¹ ~~OV C 241, 7.10.2002., 24. lpp.~~ OV C [...], [...], [...]. lpp.

²² ~~OV C 278, 14.11.2002., 13. lpp.~~ OV C [...], [...], [...]. lpp.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

↓ 549/2004 1. apsvērums
(pielāgots)

~~Lai īstenotu kopējo transporta politiku, ir vajadzīga efektīva gaisa transporta sistēma, kas ļauj droši un regulāri veikt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, veicinot brīvu preču, pakalpojumu un kapitāla apriti un personu pārvietošanos.~~

↓ 549/2004 2. apsvērums
(pielāgots)

~~Ārkārtas sanāksmē Lisabonā 2000. gada 23. un 24. martā Eiropadome aicināja Komisiju izteikt priekšlikumus par gaisa telpas organizēšanu, gaisa satiksmes vadību un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību, kuru pamatā ir darbs, ko veikusi Komisijas izveidotā Augusta līmeņa grupa Eiropas vienotās gaisa telpas jautājumos. Šī grupa, ko veido lielākoties dalībvalstu civilās un militārās aeronavigācijas iestādes, iesniedza ziņojumu 2000. gada novembrī.~~

↓ 1070/2009 2. apsvērums
⇒ jauns

- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes pieņemtā Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu pirmā pakete, proti, Regula (EK) Nr. 549/2004 ~~(2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)~~, Regula (EK) Nr. 550/2004 ~~(2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula)~~, Regula (EK) Nr. 551/2004 ~~(2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)~~ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004²⁶ ~~(2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula)~~, iedibināja stabilu juridisku pamatu vienotas, savietojamas un drošas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmai. ⇒ Pieņemot otro tiesību normu kopumu, respektīvi, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009²⁷, Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva tika nostiprināta vēl vairāk, jo nolūkā uzlabot Eiropas ATM tīkla darbības rādītājus tika ieviesti darbības uzlabošanas sistēmas un tīkla pārvaldnieka jēdzieni. Regula (EK) Nr. 552/2004 ir atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139²⁸,

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula) (OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.).

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību (OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.).

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

jo ATM sistēmu, sastāvdaļu un procedūru savietojamībai vajadzīgie noteikumi iestrādāti minētajā regulā. ⇐

↓ jauns

- (3) Lai ņemtu vērā Regulā (ES) 2018/1139 ieviestās izmaiņas, šīs regulas saturs ir jāsakrāj ar Regulas (ES) 2018/1139 saturu.

↓ 550/2004 3. apsvērums
(pielāgots)

~~Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004 (pamatregulu)²⁹ nosaka pamatu vienotās Eiropas gaisa telpas izveidei.~~

↓ 551/2004 4. apsvērums
(pielāgots)

~~Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)³⁰ noteikts vienotās Eiropas gaisa telpas izveidošanas pamats.~~

↓ 551/2004 5. apsvērums
(pielāgots)

- (4) Čikāgas 1944. gada Konvencijas par civilo aviāciju 1. pantā Līgumslēdzējas puses atzinušas, ka “visām valstīm ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte pār gaisa telpu virs to teritorijas”. Šās suverenitātes satvarā ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ dalībvalstis, ievērojot attiecīgās starptautiskās konvencijas, gaisa satiksmes vadībai izmanto valsts varas iestādes pilnvaras.

↓ 1070/2009 1. apsvērums
(pielāgots)

- (5) Lai īstenotu kopējo transporta politiku, ir vajadzīga efektīva gaisa transporta sistēma, kas dod iespēju droši, regulāri un ilgtspējīgi sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, labāk izmantojot resursus un atvieglojot preču un pakalpojumu ~~un personu~~ ☒ un personu brīvu pārvietošanos ☒.

²⁹ ~~OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.~~

³⁰ ~~OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.~~

↓ 1070/2009 37. apsvērums

(pielāgots)

⇒ jauns

- (6) Tā kā vienlaicīgi tiek mēģināts sasniegt mērķus attiecībā uz gaisa satiksmes drošības standartu paaugstināšanu, kā arī *ATM* un ~~☒~~ aeronavigācijas pakalpojumu ~~☒~~ (*ANS*) kopējās darbības uzlabošanu vispārējās nozīmes gaisa ~~pārvaldījumiem~~ ~~☒~~ satiksmei ~~☒~~ Eiropā, ir jāņem vērā cilvēka faktors. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizvērtē iespēja ieviest ⇒ jāievēro ⇐ “taisnīguma kultūras” principus. ⇒ Būtu jāapsver un jāņem vērā Eiropas vienotās gaisa telpas Cilvēciskās dimensijas ekspertu grupas³¹ atzinumi un ieteikumi. ⇐

↓ jauns

- (7) *ATM* ekoloģisko raksturlielumu uzlabojumi, jo īpaši aviācijas radīto emisiju samazinājums, arī tieši veicina Parīzes nolīguma un Komisijas nospraustā Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu.

↓ 549/2004 6. apsvērums

(pielāgots)

- ~~(8)~~ ~~☒~~ 2004. gadā ~~☒~~ ~~D~~dalībvalstis ir pieņēmušas vispārēju deklarāciju par militāriem jautājumiem, kas skar Eiropas vienoto gaisa telpu³². Saskaņā ar šo deklarāciju dalībvalstīm jo īpaši būtu jāuzlabo civilmilitārā sadarbība un, ja ieinteresētās dalībvalstis to uzskata par vajadzīgu, jāpalīdz to bruņotajiem spēkiem sadarboties visos gaisa satiksmes pārvaldības jautājumos, ciktāl tās to uzskata par vajadzīgu.

↓ 549/2004 3. apsvērums

~~Gaisa transporta sistēmas nevainojamai darbībai nepieciešams aeronavigācijas pakalpojumu pastāvīgs, augsts drošības līmenis, kas optimāli ļautu izmantot Eiropas gaisa telpu, un pastāvīgs, augsts drošības līmenis gaisa satiksmē, lai vispārējās interesēs pildītu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas pienākumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Tāpēc atbildības un kompetences ziņā tas jāveic, ievērojot stingrākos standartus.~~

³¹ C(2017) 7518 final.

³² OV L 96, 31.3.2004., 9. lpp.

↓ 549/2004 4. apsvērums

~~Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva jāizstrādā atbilstoši saistībām, kas izriet no Kopienas un tās dalībvalstu dalības organizācijā Eurocontrol, un atbilstoši principiem, kas noteikti 1944. gada Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju.~~

↓ 549/2004 5. apsvērums
(pielāgots)

- (9) Lēmumi par militāru operāciju un mācību saturu, apjomu vai veikšanu neietilpst ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ kompetences jomā ☒ saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktu ☒.

↓ 549/2004 23. apsvērums
(pielāgots)

~~Spānijas Karaliste un Apvienotā Karaliste 1987. gada 2. decembrī Londonā ar abu valstu ārlietu ministru kopīgu deklarāciju ir vienojušās par plašākas sadarbības noteikumiem attiecībā uz Gibraltāra lidostas izmantošanu. Minētajiem noteikumiem vēl jāstājas spēkā.~~

↓ 550/2004 1. apsvērums

~~Dalībvalstis ir dažādā mērā pārstrukturējušas savus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, palielinot to neatkarību un brīvību pakalpojumu sniegšanā. Pēc vajadzības nodrošināt atbilstību obligātajām sabiedrības interešu prasībām saskaņā ar šo jauno vidi.~~

↓ 550/2004 4. apsvērums

~~Lai izveidotu vienoto Eiropas gaisa telpu, jāpieņem pasākumi, lai nodrošinātu drošus un efektīvus aeronavigācijas pakalpojumus, kas ir saderīgi ar gaisa telpas organizāciju un izmantošanu, kura paredzēta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula)³³. Saskaņotas organizācijas izveide šādu pakalpojumu sniegšanai ir nozīmīga, lai pietiekami reaģētu uz gaisa telpas izmantotāju pieprasījumu un droši un efektīvi regulētu gaisa satiksmi.~~

³³ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

↓ 551/2004 1. apsvērums

~~Vienotas Eiropas gaisa telpas izveidošanai ir vajadzīga saskaņota pieeja gaisa telpas organizācijas un izmantošanas regulējumam.~~

↓ 551/2004 2. apsvērums
(pielāgots)

~~Augstākā līmeņa darba grupas 2000. gada novembra ziņojumā par Eiropas vienotu gaisa telpu ir atzīts, ka gaisa telpa jāveido, jāregulē un stratēģiski jāvada visas Eiropas līmenī.~~

↓ 551/2004 3. apsvērums
(pielāgots)

~~Komisijas 2001. gada 30. novembra ziņojumā par vienotas Eiropas gaisa telpas izveidi ir aicināts veikt strukturālu reformu, kas radītu iespējas Eiropā izveidot vienotu gaisa telpu, pakāpeniski arvien vairāk integrējot gaisa telpas pārvaldību un izstrādājot jaunas gaisa satiksmes vadības koncepcijas un procedūras.~~

↓ 551/2004 6. apsvērums

~~Visu kategoriju lietotājiem gaisa telpa ir kopīgs resurss, kas elastīgi jāizmanto tiem visiem, nodrošinot godīgumu un caurskatāmību, vienlaicīgi ņemot vērā dalībvalstu drošības un aizsardzības vajadzības un saistības, kuras tās uzņemušās starptautiskajās organizācijās.~~

↓ 551/2004 7. apsvērums

~~Efektīva gaisa telpas pārvaldība ir pamats gaisa satiksmes pakalpojumu sistēmas jaudas palielināšanai, optimāli ievērojot dažādās lietotāju prasības un panākot iespējami elastīgu gaisa telpas izmantošanu.~~

↓ 549/2004 8. apsvērums

~~Visu šo iemeslu dēļ un Eiropas vienotās gaisa telpas paplašināšanas dēļ, lai iekļautu lielāku skaitu Eiropas valstu, Kopienai, ņemot vērā norises organizācijā *Eurocontrol*, jānosaka kopīgi mērķi un rīcības programma, lai iesaistītu Kopienu, dalībvalstis un dažādās ieinteresētās personas ar nolūku radīt integrētāku izmantojamu gaisa telpu — Eiropas vienoto gaisa telpu.~~

↓ 549/2004 24. apsvērumš

Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma 5. pantā, jo šīs regulas mērķi, proti, Eiropas vienotās gaisa telpas radīšanu, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt šā pasākuma starptautiskā mēroga dēļ, un to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, paredzot arī sīki izstrādātus īstenošanas noteikumus, kuros ņemti vērā īpašie vietējie apstākļi. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šī regula neparedz neko, kas nav vajadzīgs šā mērķa sasniegšanai.

↓ 549/2004 9. apsvērumš

Ja dalībvalstis rīkojas, lai panāktu atbilstību Kopienas prasībām, iestādēm, kas veic atbilstības pārbaudes, jābūt pietiekami neatkarīgām no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

↓ 549/2004 10. apsvērumš

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, jo īpaši, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas salīdzināmi ar valsts iestādēm, funkcionāli vai strukturāli jāatdala, un tie ir organizējami, ņemot vērā to ļoti atšķirīgajām juridiskajām formām dažādajās dalībvalstīs.

↓ 549/2004 11. apsvērumš

Ja vajadzīga neatkarīga revīzija attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, oficiālo revīzijas iestāžu pārbaudes dalībvalstīs, kur minētos pakalpojumus sniedz administratīvā vadība vai valsts struktūra, kas darbojas iepriekš minēto iestāžu pārraudzībā, jāatzīst par neatkarīgu revīziju, neatkarīgi no tā, vai sagatavotie revīzijas ziņojumi ir darīti zināmi atklātībai vai ne.

↓ 1070/2009 9. apsvērumš

(pielāgots)

⇒ jauns

- (10) Lai nodrošinātu saskaņotu un sekmīgu pakalpojumu sniegšanu, ⇒ pārraudzību ⇐ visā Eiropā, valstu uzraudzības iestādēm būtu jāgarantē pietiekama neatkarība un resursi. ☒ Tam ☒ Šai neatkarībai nevajadzētu kavēt minētajām iestādēm ☒ traucēt valsts uzraudzības iestādei ☒ ⇒ būt daļai no regulatīvās iestādes, kuras kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja minētā regulatīvā iestāde atbilst prasībām par neatkarību, vai organizatoriskā ziņā tikt apvienotai ar valsts konkurences iestādi ⇐ veikt to pienākumus attiecīgajā administratīvajā sistēmā.

↴ jauns

- (11) Valstu uzraudzības iestāžu finansējumam būtu jāgarantē to neatkarība un jāļauj tām darboties saskaņā ar taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem. Attiecīgām personāla iecelšanas procedūrām būtu jāpalīdz garantēt valstu uzraudzības iestāžu neatkarību, jo īpaši nodrošinot, ka personas, kuru atbildībā ir stratēģisku lēmumu pieņemšana, iecel publiska iestāde, kurai nav tiešu īpašumtiesību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

↓ 1070/2009 10. apsvērums

⇒ jauns

- (12) Valsts uzraudzības iestādēm ir svarīga loma Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanā, un Komisijai tālab ⇒ tām ⇐ vajadzētu būtu gan veicināt šo iestāžu sadarbību ⇒ savstarpēji jāsadarbojas ⇐, lai būtu iespējams ⇐ gan apmainīties ar informāciju par šo iestāžu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, ⇐ paraugpraksies ⇒ un procedūrām, kā arī ar informāciju attiecībā uz šīs regulas piemērošanu ⇐ apmaiņa, gan izstrādāt kopēju pieeju, tostarp izmantojot ciešāku sadarbību reģionālā līmenī. Sadarbībai vajadzētu būt regulārai.

↓ 550/2004 6. apsvērums

~~Dalībvalstis atbild par drošas un efektīvas aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas uzraudzību un par to, ka kontrolē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstību kopīgajām prasībām, kas noteiktas Kopienas līmenī.~~

↓ 550/2004 7. apsvērums

~~Dalībvalstīm jāatļauj uzticēt atzītām organizācijām, kam ir tehniska pieredze, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstības verifikāciju attiecībā uz kopīgajām prasībām, kuras noteiktas Kopienas līmenī.~~

↓ 549/2004 17. apsvērums

(pielāgots)

~~Sociālajiem partneriem jāsaņem pareiza informācija un konsultācijas par visiem pasākumiem, kam ir ievērojama sociāla ietekme. Jāapspriežas arī ar nozaru dialogu komiteju, kas izveidota ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK (1998. gada 20. maijs) par nozaru dialogu komiteju izveidi, lai veicinātu sociālo partneru dialogu Eiropas līmenī³⁴.~~

³⁴

OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.

- (13) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju sadarbība ir svarīgs Eiropas *ATM* sistēmas darbības uzlabošanas instruments, un tā būtu jāveicina. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai izveidot sadarbības mehānismus, kas neaprobežojas tikai ar iepriekš noteiktiem sadarbības veidiem un ģeogrāfiskiem apgabaliem.
- (14) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības sertifikāciju un drošības pārraudzību veic valstu kompetentās iestādes vai Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (“Aģentūra”) saskaņā ar Regulā (ES) 2018/1139 noteiktajām prasībām un procesiem. Aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nolūkā ir jānosaka papildu prasības, kas saistītas ar finansiālo stabilitāti, atbildības un apdrošināšanas segumu, un šo pakalpojumu sniegšanai būtu vajadzīgs saimnieciskais sertifikāts. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam vajadzētu būt iespējai piedāvāt pakalpojumus Savienībā tikai tad, ja tam ir gan drošības sertifikāts, gan saimnieciskais sertifikāts.
- (15) Nebūtu jāpastāv gaisa telpas izmantotāju diskriminācijai līdzvērtīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā.
- (16) Uz gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas tiek sniegti kā ekskluzīvi pakalpojumi, būtu jāattiecinā prasības par izraudzīšanu un sabiedrības interešu minimumu.
- (17) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidostu ekspluatantiem vajadzētu būt izvēles iespējai saskaņā ar tirgus nosacījumiem, neskarot drošības prasības, iepirkt saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus (*CNS*), aeronavigācijas informācijas pakalpojumus (*AIS*), gaisa satiksmes datu pakalpojumus (*ADS*), meteoroloģiskos pakalpojumus (*MET*) vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumus, ja tie konstatē, ka šāds iepirkums nodrošina izmaksu efektivitātes pieaugumu. Paredzams, ka iespēja izmantot šādu iepirkumu nodrošinās lielāku elastību un veicinās inovāciju pakalpojumu jomā, neietekmējot militāro spēku īpašās vajadzības attiecībā uz konfidencialitāti, savietojamību, sistēmas noturību, piekļuvi datiem un *ATM* drošību.
- (18) Ja tiek iepirkti termināla gaisa satiksmes pakalpojumi, uz tiem nebūtu jāattiecinā ne šajā regulā izklāstītā tarififikācijas sistēma, ne Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK³⁵ 1. panta 4. punkts, kas saistīts ar minētās sistēmas piemērojamību.
- (19) Lai nodrošinātu pārredzamību un novērstu diskrimināciju, šķērssubsidēšanu un konkurences kropļošanu, maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana būtu organizatoriski jānodala no *CNS*, *AIS*, *ADS*, *MET* un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas, tostarp īstenojot grāmatvedības nodalīšanu.
- (20) Attiecīgā gadījumā aeronavigācijas pakalpojumu iepirkums būtu jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/24/ES³⁶ un Eiropas Parlamenta un

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

³⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

Padomes Direktīvu 2014/25/ES³⁷. Valstu uzraudzības iestādēm būtu jānodrošina, ka tiek izpildītas aeronavigācijas pakalpojumu iepirkuma prasības.

- (21) Bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai vajadzīga kopīgu informācijas pakalpojumu pieejamība. Lai ierobežotu šādas satiksmes pārvaldības izmaksas, kopīgo informācijas pakalpojumu cenām būtu jābalstās uz izmaksām un samērīgu uzcenojumu peļņas gūšanai un tās būtu jāapstiprina valstu uzraudzības iestādēm. Lai nodrošinātu pakalpojuma sniegšanu, būtu jāparedz, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji dara pieejamus vajadzīgos datus.
- (22) Darbības uzlabošanas sistēma un tarifikācijas sistēma ir paredzētas, lai aeronavigācijas pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar nosacījumiem, kas nav tirgus nosacījumi, uzlabotu izmaksu efektivitāti un veicinātu apkalpošanas kvalitātes uzlabošanu, un šajā nolūkā tām būtu jāietver atbilstīgi un pienācīgi stimuli. Ņemot vērā šo mērķi, darbības uzlabošanas sistēmai un tarifikācijas sistēmai nebūtu jāattiecas uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar tirgus nosacījumiem.
- (23) Lai darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas nepieciešamā pārraudzība būtu maksimāli rezultatīva, tā būtu jāvērs uz izraudzītajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem.
- (24) Darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas pārraudzības pienākumi būtu pienācīgi jāsadala.
- (25) Ņemot vērā pārrobežu un tīkla elementus, kas raksturīgi maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, un to, ka tāpēc darbības rezultāti ir jānovērtē, galvenām kārtām ņemot vērā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, kādai Savienības struktūrai vajadzētu būt atbildīgai par maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu novērtēšanu un apstiprināšanu, ko var pārskatīt apelācijas iestāde un, beigu beigās, Tiesa. Lai nodrošinātu, ka uzdevumi tiek veikti, izmantojot augsta līmeņa speciālās zināšanas un ievērojot vajadzīgo neatkarību, minētajai Savienības struktūrai vajadzētu būt Aģentūrai, kas darbojas kā darbības izvērtēšanas iestāde (DII) saskaņā ar Regulā (ES) 2018/1139 izklāstītajiem īpašajiem pārvaldības noteikumiem. Ņemot vērā to, ka valstu uzraudzības iestādēm ir zināšanas par vietējiem apstākļiem, kas nepieciešamas termināla aeronavigācijas pakalpojumu novērtēšanai, šīm iestādēm vajadzētu būt atbildīgām par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu novērtēšanu un apstiprināšanu. Izmaksu sadalīšana starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem ir viena darbība, kas attiecas uz abiem pakalpojumu veidiem, un tāpēc tā būtu jāpārtrauga Aģentūrai, kas darbojas kā DII.
- (26) Lai iespējami sekmīgāk nodrošinātu izvirzīto mērķu faktisku izpildi, darbības uzlabošanas plānu projektiem maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu jomā būtu jāatbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem un konkrētiem kvalitātes kritērijiem. Novērtēšanas procedūrai būtu jānodrošina, ka trūkumi tiek ātri novērsti.
- (27) Tīkla funkciju izpildei būtu jāpiemēro tām specifiski kritēriji, ņemot vērā šo funkciju īpatnības. Uz tīkla funkcijām būtu jāattiecinā darbības uzlabošanas mērķi galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

37

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas tūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.)

- (28) Tarifikācijas sistēmas pamatā vajadzētu būt principam, ka gaisa telpas izmantotājiem būtu jāsedz izmaksas, kas radušās, sniedzot saņemtos pakalpojumus, bet būtu jāņem vērā tikai izmaksas, kas attiecināmas uz šādu pakalpojumu un nav segtas citādi. Ar tīkla pārvaldnieku saistītās izmaksas būtu jāiekļauj aprēķinātajās izmaksās, ko drīkst iekasēt no gaisa telpas izmantotājiem. Maksai būtu jāveicina drošu, efektīvu, rezultatīvu un ilgtspējīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana nolūkā sasniegt augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un izpildīt darbības uzlabošanas mērķus, un tai būtu jāstimulē integrētu pakalpojumu sniegšana, vienlaikus samazinot aviācijas ietekmi uz vidi.
- (29) Ņemot vērā aviācijas pārrobežu raksturu, Savienības līmenī būtu jāizveido maksas modulācijas mehānismi, kuru mērķis ir uzlabot ekoloģiskos raksturlielumus un pakalpojumu kvalitāti, šādā nolūkā ievērojami paplašinot ilgtspējīgu alternatīvo degvielu izmantošanu, uzlabojot veiktspēju un samazinot kavēšanos, vienlaikus saglabājot optimālu drošības līmeni. Valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt arī iespējai vietējā līmenī izveidot mehānismus, kas attiecas uz termināla pakalpojumiem.
- (30) Lai stimulētu gaisa telpas izmantotājus veikt lidojumus pa visīsāko maršrutu, jo īpaši brīžos, kad vērojama pārslogotība, vajadzētu būt iespējai noteikt vienotu vienības likmi maršruta pakalpojumiem visā Eiropas vienotajā gaisa telpā. Šādas vienotas vienības likmes noteikšanai attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu būt ieņēmumu ziņā neitrālai.
- (31) Būtu jāparedz, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatu pārredzamība ir viens no līdzekļiem, kas ļauj novērst šķērssubsidēšanu un tās izraisītos izkropļojumus.
- (32) ATM tīkla funkcijām būtu jāveicina gaisa transporta sistēmas ilgtspējīga attīstība un jāatbalsta Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana. Tām būtu jānodrošina gaisa telpas un nepietiekamo resursu ilgtspējīga, efektīva un ekoloģiski optimāla izmantošana, jāatspoguļo darbības vajadzības Eiropas ATM tīkla infrastruktūras izvēršanā un jāsniedz atbalsts tīkla krīžu gadījumā. Vairāki uzdevumi, kas veicina šo funkciju izpildi, būtu jāveic tīkla pārvaldniekam, kura darbībā būtu jāpieaicina visas attiecīgās iesaistītās ieinteresētās personas.
- (33) Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā attiecībā uz lēmumiem, kas jāpieņem tīkla pārvaldniekam, galvenokārt būtu jāņem vērā tīkla intereses. Tādēļ sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītajām personām, cik vien iespējams, būtu jārīkojas, lai maksimāli uzlabotu tīkla funkcionēšanu un darbību. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesa procedūrām būtu jāveicina tīkla interešu ievērošana, un tām vajadzētu būt tādām, kas ļauj atrisināt problēmas un, kad vien iespējams, panākt vienprātību.
- (34) Lai mudinātu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus vairāk orientēties uz klientu vajadzībām un dotu gaisa telpas izmantotājiem plašākas iespējas ietekmēt lēmumus, kas tos skar, apspriešanās ar ieinteresētajām personām un šo personu dalība gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju svarīgāko darbības lēmumu pieņemšanā būtu jāpadara rezultatīvāka.

↓ 1070/2009 11. apsvērums
(pielāgots)

~~Nosacījumi, ko pievieno sertifikātiem, objektīvi jāpamato, un tiem jābūt nediskriminējošiem, samērīgiem un pārredzamiem, kā arī saderīgiem ar attiecīgiem starptautiskajiem standartiem.~~

↓ 550/2004 2. apsvērums
(pielāgots)

~~Augstā līmeņa grupas 2000. gada novembra ziņojums par vienoto Eiropas gaisa telpu ir apstiprinājis vajadzību pēc Kopienas līmeņa noteikumiem, lai atšķirtu regulēšanu no pakalpojumu sniegšanas un ieviestu sertifikācijas sistēmu, kuras mērķis ir saglabāt sabiedrības interešu prasības, īpaši drošības ziņā, un lai uzlabotu cenu noteikšanas sistēmas.~~

↓ 550/2004 10. apsvērums

~~Garantējot pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību, jāizveido kopīga sistēma aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikācijai, kas ir līdzeklis minēto pakalpojumu sniedzēju tiesību un pienākumu noteikšanai un regulārai atbilstības uzraudzībai.~~

↓ 550/2004 12. apsvērums

~~Sertifikātiem drošības prasību robežās jābūt visu dalībvalstu savstarpēji atzītiem, lai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var sniegt pakalpojumus dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tie ieguvuši sertifikātus.~~

↓ 550/2004 14. apsvērums

~~Lai atvieglotu drošu pārrobežu gaisa satiksmi starp dalībvalstīm gaisa telpas izmantotāju un to pasažieru interesēs, sertifikācijas sistēmai jānodrošina tāds satvars, kas dalībvalstīm ļauj izraudzīties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus neatkarīgi no tā, kur tie sertificēti.~~

↓ 550/2004 5. apsvērums

~~Gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru izmantošanu, kurām nav ekonomiska rakstura, kas attaisno Līguma konkurences noteikumu piemērošanu.~~

↓ 550/2004 13. apsvērums

~~Sakaru, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu, kā arī aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšana jāorganizē saskaņā ar tirgus nosacījumiem, ņemot vērā šādu pakalpojumu īpašās funkcijas un uzturot augsta līmeņa drošību.~~

↓ 550/2004 15. apsvērums

~~Pamatojoties uz savu drošības apsvērumu analīzi, dalībvalstīm jāspēj izraudzīties vienu vai vairākus meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējus visai gaisa telpai, par kuru tās atbild, vai tās daļai tā, ka nav jāorganizē uzaicinājums uz konkursu.~~

↓ 550/2004 19. apsvērums

~~Maksājumu nosacījumiem, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, jābūt godīgiem un pārredzamiem.~~

↓ 550/2004 20. apsvērums

~~Izmantotāju maksājumiem jānodrošina atlīdzība par iekārtām un pakalpojumiem, ko sniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un dalībvalstis. Izmantotāju maksājumu līmenim jābūt samērīgam ar izmaksām, ņemot vērā drošības un ekonomiskās efektivitātes mērķus.~~

↓ 550/2004 21. apsvērums

~~Gaisa telpas izmantotājus nedrīkst diskriminēt attiecībā uz līdzvērtīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu.~~

↓ 550/2004 22. apsvērums

~~Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji piedāvā noteiktas iekārtas un pakalpojumus, kas ir tieši saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju un kuru izmaksas tiem jāsedz pēc principa “maksā izmantotājs”, kas nozīmē, ka gaisa telpas izmantotājiem to radītās izmaksas jāatlīdzina izmantošanas vietā vai pēc iespējas tuvu tai.~~

↓ 550/2004 23. apsvērums

~~Ir svarīgi nodrošināt to izmaksu pārredzamību, ko rada šīs iekārtas vai pakalpojumi. Tādēļ visas izmaiņas maksājumu sistēmā vai līmenī jāizskaidro gaisa telpas izmantotājiem; šādas izmaiņas vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju paredzami ieguldījumi jāizskaidro informācijas apmaiņā starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārvaldības struktūrām un gaisa telpas izmantotājiem.~~

↓ 550/2004 24. apsvērums

~~Maksājumiem jābūt modulējamiem tā, lai tie dod ieguldījumu visas sistēmas jaudas palielināšanai. Finanšu stimuli var būt lietderīgi, lai paātrinātu tāda uz zemes esošā un gaisa kuģī esošā aprīkojuma ieviešanu, kas palielina jaudu, lai gūtu labumu no augstas efektivitātes vai no mazāk vēlamu maršrūtējumu neērtību novēršanas.~~

↓ 550/2004 25. apsvērums

~~To ieņēmumu sakarā, kas palielināti, lai iegūtu pamatotu atdevi no aktīviem, un tiešā korelācijā ar ietaupījumiem, uzlabojot efektivitāti, Komisijai jāpēta iespēja izveidot rezervi, kuras mērķis ir samazināt to ietekmi, ko rada gaisa telpas izmantotājiem piemērojamo maksājumu pēkšņa palielināšanās samazinātas satiksmes periodos.~~

↓ 550/2004 26. apsvērums

~~Komisijai jāpārbauda, cik pamatoti ir organizēt īslaicīgu finansiālo atbalstu pasākumiem, lai palielinātu Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmas jaudu kopumā.~~

↓ 550/2004 27. apsvērums

~~Maksājumu noteikšana un piemērošana gaisa telpas izmantotājiem Komisijai regulāri jāpārskata, sadarbojoties ar Eurocontrol un ar dalībvalstu uzraudzības iestādēm un gaisa telpas izmantotājiem.~~

↓ 551/2004 8. apsvērums

~~Eurocontrol Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas darbība liecina, ka maršrutu tīklu un gaisa telpas struktūru nevar izveidot izolēti, jo katra dalībvalsts ir Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (EATMN) elements gan Kopienā, gan ārpus tās.~~

↓ 551/2004 13. apsvērums

~~Ir svarīgi izveidot kopīgu saskaņotu gaisa telpas struktūru attiecībā uz maršrutiem un sektoriem, kas izmantojama, pēc vienotiem principiem organizējot gaisa telpu pašlaik un nākotnē, un pēc saskaņotiem noteikumiem izveidot un pārvaldīt gaisa telpu.~~

↓ jauns

(35) Lai nodrošinātu gaisa satiksmes datu pakalpojumu elastīgu sniegšanu pārrobežu un Savienības mērogā, ir svarīgi, lai būtu pieejami attiecīgi darbības dati. Tāpēc šādi dati būtu jādara pieejami attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp iespējamiem

jauniem gaisa satiksmes datu pakalpojumu sniedzējiem. Informācijas, arī par gaisa telpas statusu un īpašām gaisa satiksmes situācijām, precizitāte un savlaicīga izplatīšana civilajiem un militārajiem dispečeriem tieši ietekmē darbību drošumu un efektivitāti. Reģistrējot vai pārreģistrējot lidojuma plānus, visām personām, kas vēlas izmantot pieejamās gaisa telpas struktūras, būtiski ir laikus piekļūt jaunākajai informācijai par gaisa telpas statusu.

↓ 550/2004 16. apsvērums

~~Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, par to attiecīgi vienojoties, jāizveido un jāuztur cieša sadarbība ar militārajām iestādēm, kas atbild par darbībām, kuras var ietekmēt vispārējo gaisa satiksmi.~~

↓ 550/2004 17. apsvērums

~~Visu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju finanšu pārskatiem jābūt maksimāli pārredzamiem.~~

↓ 550/2004 18. apsvērums

~~Ieviešot saskaņotus principus un nosacījumus piekļuvei ekspluatācijas datiem, jāatvieglo aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana un gaisa telpas izmantotāju un lidostu darbība jaunā vidē.~~

↓ 551/2004 9. apsvērums

~~Augšējā gaisa telpā vispārējas nozīmes gaisa satiksmes maršrutiem pakāpeniski jāizveido arvien vienotāka gaisa telpa; attiecīgi jāizveido saskarnes starp augšējo un apakšējo gaisa telpu.~~

↓ 551/2004 10. apsvērums

~~Šīs regulas darbības sfērā aptverot dalībvalstu augšējo gaisa telpu Eiropas augšējā lidojumu informācijas reģionā (EUIR), reģionālo grūtību pārvarēšanai jāveicina kopīga plānošana un aeronautikas informācijas publicēšana.~~

↓ 1070/2009 30. apsvērums

(pielāgots)

⇒ jauns

(36) ~~Modernas, pilnīgas, kvalitatīvas un laicīgas aeronavigācijas informācijas sniegšana~~ ievērojami ietekmē drošību un atvieglo ~~piecu~~ ☒ piekļuvi ☒ Kopienas

☒ Savienības ☒ gaisa telpai, un ⇒ paplašina iespējas pārvietoties ⇐ brīvai kustībai tajā. ~~Nemot vērā ATM ģenerālplānu, Kopienai sadarbībā ar Eurocontrol būtu jāuzņemas iniciatīva šīs nozares modernizēšanā un jānodrošina lietotājiem piekļuve šiem datiem no viena publiska piekļuves punkta, nodrošinot modernu, lietotājam draudzīgu un apstiprinātu integrētu informāciju~~ ⇒ Piekļuve šiem datiem būtu jāvienkāršo, izmantojot atbilstīgu informācijas infrastruktūru. ⇐

↓ jauns

- (37) Drošu un efektīvu gaisa telpas izmantošanu var panākt tikai civilo un militāro gaisa telpas izmantotāju ciešā sadarbībā, kas praksē galvenokārt balstās uz gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju un rezultatīvu civilmilitāro koordināciju, kā noteikusi ICAO. Būtu jāizstrādā noteikumi, kas nodrošina šīs koncepcijas piemērošanu, un Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai paredzēt pasākumus lielākas saskaņotības nodrošināšanai.
- (38) SESAR projekta mērķis ir gādāt par drošu, efektīvu un ekoloģiski ilgtspējīgu gaisa transporta attīstību, šādā nolūkā modernizējot Eiropas un globālo ATM sistēmu. Lai veicinātu projekta pilnīgas rezultativitātes sasniegšanu, būtu jānodrošina pienācīga projekta posmu koordinācija. Eiropas ATM ģenerālplāns būtu jāizstrādā SESAR definēšanas posmā, un tam būtu jāpalīdz sasniegt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus.
- (39) Kopīgu projektu koncepcijai vajadzētu būt vērstai uz to, lai laikus, koordinēti un sinhronizēti īstenotu būtiskās darbības izmaiņas, kas norādītas Eiropas ATM ģenerālplānā un ietekmē visu tīklu. Lai paātrinātu SESAR projekta izvēršanu, būtu jāuzdod Komisijai veikt izmaksu un ieguvumu analīzi attiecībā uz finansējumu.
- (40) Atbilstībai prasībām, kas ATM sistēmām un sastāvdaļām noteiktas ar Regulu (ES) 2018/1139, būtu jānodrošina minēto sistēmu un sastāvdaļu savietojamība Eiropas vienotās gaisa telpas labā.
-

↓ 551/2004 11. apsvērums

~~Gaisa telpas izmantotājiem piekļūšanai Kopienas gaisa telpai un brīvai kustībai tajā ir jāieviešo nesadalīdami noteikumi. Tā cēlonis ir apstāklis, ka nav saskaņotas gaisa telpas klasifikācijas.~~

↓ 551/2004 12. apsvērums

~~Gaisa telpas pārstrukturēšanas pamatā neatkarīgi no pašreizējām robežām jābūt ekspluatācijas prasībām. Apspriežoties ar Eurocontrol un pamatojoties uz tā tehniskajām konsultācijām, ir jāizstrādā kopīgi vispārīgie principi, pēc kuriem izveidot vienotas gaisa telpas blokus.~~

↓ 551/2004 14. apsvērums

~~Efektīvi jāīsteno gaisa telpas izmantošanas elastības princips, ir jāoptimizē gaisa telpas sektoru izmantošana, īpaši vispārējās nozīmes gaisa satiksmes maksimuma laikā un augšējā~~

gaisa telpā, dalībvalstīm sadarbojoties attiecībā uz šo sektoru izmantošanu militārajām operācijām un mācībām. Šim nolūkam gaisa telpas elastīgas izmantošanas principa īstenošanai jāpiešķir atbilstoši resursi, ņemot vērā gan civilās, gan kara aviācijas prasības.

↓ 551/2004 15. apsvērums

Elastīgas gaisa telpas izmantošanas principa īstenošanai dalībvalstīm jācenšas sadarboties ar kaimiņu dalībvalstīm.

↓ 551/2004 16. apsvērums

Civilās un kara aviācijas sadarbības organizācijas atšķirības Kopienā ierobežo vienotu un savlaicīgu gaisa satiksmes vadību un izmaiņu realizāciju. Eiropas vienotās gaisa telpas sekmes ir atkarīgas no efektīva sadarbības starp civilajām un militārajām iestādēm, neskarot dalībvalstu prerogatīvas un pienākumus aizsardzības jomā.

↓ 551/2004 17. apsvērums

Jānodrošina militārās operācijas un mācības, ja vienoto principu un kritēriju izmantošana traucē to drošai un efektīvai veikšanai.

↓ 551/2004 18. apsvērums

Gaisa satiksmes plūsmu vadības uzlabošanai jārealizē piemēroti pasākumi, lai palīdzētu esošajām struktūrvienībām, ieskaitot *Eurocontrol* Centrālās plūsmas vadības struktūrvienību, nodrošināt efektīvas lidojumu operācijas.

↓ 549/2004 7. apsvērums

Gaisa telpa ir ierobežota, un tās optimāla un efektīva izmantošana būs iespējama tikai tad, ja tiks ņemtas vērā visu lietotāju prasības un attiecīgā gadījumā pārstāvētas visā Eiropas vienotajā gaisa telpas, tostarp Vienotās gaisa telpas komitejas, attīstībā, lēmumu pieņemšanas procesā un īstenošanā.

↓ 549/2004 25. apsvērums

Pasākumi, kuri vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību.³⁸

³⁸

OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

↓ 549/2004 26. apsvērums
(pielāgots)

~~8. panta 2. punkts Komitejas procedūras standartreglamentā³⁹, kas pieņemts, piemērojot Lēmuma 1999/468/EK 7. panta 1. punktu, paredz standartnoteikumu par to, ka komitejas priekšsēdētājs var nolemt uzaicināt trešās personas uz minētās komitejas sanāksmi. Vajadzības gadījumā Vienotās gaisa telpas komitejas priekšsēdētājam jāauzicina Eurocontrol pārstāvji piedalīties sanāksmēs kā novērotāji vai eksperti.~~

↓ 549/2004 18. apsvērums

~~Tādām ieinteresētajām personām kā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostām, aviācijas rūpniecībai un profesionāļu pārstāvības struktūrām jābūt iespējai informēt Komisiju par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanas tehniskajiem jautājumiem.~~

↓ 549/2004 12. apsvērums

~~Vēlams paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, ietverot trešās valstis vai nu saistībā ar Kopienas dalību organizācijā Eurocontrol pēc Kopienas pievienošanas Eurocontrol, vai ar nolīgumiem, ko ar šīm valstīm noslēgusi Kopiena.~~

↓ 549/2004 13. apsvērums

~~Kopienas pievienošanās organizācijai Eurocontrol ir svarīgs komponents Eiropas gaisa telpas radīšanā.~~

↓ 549/2004 14. apsvērums

~~Eiropas vienotās gaisa telpas radīšanas procesā Kopienai attiecīgā gadījumā jāizveido augstākā līmeņa sadarbība ar Eurocontrol, lai nodrošinātu reglamentējošu un stratēģisku konsekvenču un lai šo abu personu darbība nedublētos.~~

↓ 549/2004 15. apsvērums
(pielāgots)

~~Saskaņā ar augstā līmeņa grupas secinājumiem Eurocontrol ir struktūra, kam ir attiecīga kompetence, lai kā reglamentējošu institūciju atbalstītu Kopienai. Tāpēc jāizstrādā īstenošanas noteikumi attiecībā uz jautājumiem, kas saskaņā ar Eurocontrol dotajām pilnvarām ir minētās~~

³⁹ OVC 38, 6.2.2001., 3. lpp.

organizācijas kompetencē, ievērojot nosacījumus, kas iekļaujami Komisijas un *Eurocontrol* sadarbības pamatā.

↓ 549/2004 16. apsvērums

To pasākumu izstrādei, kas vajadzīgi Eiropas vienotās gaisa telpas radīšanai, nepieciešamas plaša mēroga ieinteresēto ekonomisko un sociālo personu apspriedes.

↓ 550/2004 8. apsvērums

Arī, lai gaisa transporta sistēma darbotos bez traucējumiem, vajadzīgi vienoti un augsta līmeņa drošības standarti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

↓ 550/2004 9. apsvērums

Jāveic pasākumi dispečeru licencēšanas sistēmu saskaņošanai, lai uzlabotu dispečeru pieejamību un veicinātu licenču savstarpējo atzīšanu.

↓ 550/2004 28. apsvērums

Tā kā informācija par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir īpaši konfidenciāla, dalībvalstu uzraudzības iestādes, neskarot sistēmas organizāciju uzraudzībai un šo pakalpojumu sniedzēju darbības publicēšanai, nedrīkst izpaust informāciju, uz kuru attiecas dienesta noslēpums,

↓ 549/2004 19. apsvērums

Eiropas līmenī aeronavigācijas pakalpojumu sistēma kopumā jānovērtē regulāri, pienācīgu uzmanību veltot augsta līmeņa drošības uzturēšanai, lai pārbaudītu pieņemto pasākumu efektivitāti un ieteiktu turpmākus pasākumus.

↓ 549/2004 21. apsvērums

To pasākumu ietekme, kas veikti piemērojot šo regulu, jānovērtē, ņemot vērā ziņojumus, kas Komisijai regulāri jāiesniedz.

↓ 551/2004 19. apsvērums

Ievērojot laika grafiku un veicot attiecīgus pētījumus, ir vēlams augšējai gaisa telpai noteiktos principus attiecināt uz apakšējo gaisa telpu,

~~Šī regula neietekmē dalībvalstu tiesības pieņemt noteikumus attiecībā uz to bruņoto spēku organizēšanu. Izmantojot šīs tiesības, dalībvalstis drīkst pieņemt pasākumus, lai nodrošinātu, ka to bruņotajiem spēkiem ir pietiekoši daudz gaisa telpas atbilstīgiem izglītības un apmācības mērķiem. Tāpēc jāparedz aizsardzības pasākumu noteikums, lai šīs tiesības varētu izmantot.~~

(41) Lai ņemtu vērā tehnisko vai darbības attīstību, galvenokārt izdarot grozījumus pielikumos vai papildinot noteikumus par tīkla pārvaldību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Katra deleģējuma saturs un darbības joma sīkāk izklāstīta attiecīgajos pantos. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, kad tā pieņem deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁴⁰. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(42) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, jo īpaši attiecībā uz valstu uzraudzības iestāžu darbā pieņemšanas un atlases procedūru kārtību, noteikumiem par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saimniecisko sertifikāciju, noteikumiem par darbības uzlabošanas sistēmas un tarifācijas sistēmas īstenošanu, jo īpaši par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu klasifikāciju, kritērijiem un procedūrām, ko izmanto, lai novērtētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un tīkla pārvaldnieka darbības plānu un darbības uzlabošanas mērķu projektus, darbības uzraudzību, noteikumiem par informācijas sniegšanu par izmaksām un maksu, maksas noteikšanai vajadzīgās izmaksu bāzes saturu un izveidi un aeronavigācijas pakalpojumu vienības likmju noteikšanu, stimulu shēmām un riska dalīšanas mehānismiem, tīkla pārvaldnieka iecelšanu un iecelšanas nosacījumiem, tīkla pārvaldnieka uzdevumiem un tā piemērojamajiem pārvaldības mehānismiem, noteikumiem par tīkla funkciju izpildi, kārtību, kādā ar ieinteresētajām personām apspriežas par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju svarīgākajiem darbības lēmumiem, prasībām par darbības datu pieejamību, piekļuves nosacījumiem un piekļuves cenu noteikšanu, gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu, kopīgu projektu izveidi un tiem piemērojamajiem pārvaldības mehānismiem, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁴¹.

⁴⁰ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁴¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

↓ 1070/2009 11. apsvērums
(pielāgots)

- (43) Sociālie partneri būtu labāk jāinformē, un ar tiem būtu jāapspriežas par visiem pasākumiem, kam ir būtiskas sociālas sekas. ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ līmenī būtu jāapspriežas arī ar nozaru dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK⁴².
-

↓ 549/2004 20. apsvērums
(pielāgots)

- (44) ~~Sankeijām~~ ☒ Sodiem ☒, ko paredz par šīs regulas ~~un 3. pantā minēto pasākumu neieviešanu~~ ☒ pārkāpumiem ☒, ~~jābūt vajadzētu būt efektīviem, samērīgiem un preventīviem, un tie~~ nedrīkst mazināt drošību.
-

↓ jauns

- (45) Ņemot vērā Spānijas Karalistes juridisko nostāju attiecībā uz tās teritorijas suverenitāti un jurisdikciju, kurā atrodas Gibraltāras lidosta, šī regula nebūtu jāpiemēro šai lidostai.
-

↓ 549/2004 24. apsvērums
(pielāgots)

- (46) ~~Kopiena~~ ☒ Savienība ☒ var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma ☒ par Eiropas Savienību ☒ 5. pantā, jo šīs regulas mērķi, proti, Eiropas vienotās gaisa telpas ~~radīšanu~~ ☒ īstenošanu ☒, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt ☒, bet šīs darbības ☒ ~~šā pasākuma~~ starptautiskā mēroga dēļ, ~~un to var labāk sasniegt~~ ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ līmenī, ~~paredzot arī sīki izstrādātus īstenošanas noteikumus, kuros ņemti vērā īpašie vietējie apstākļi.~~ Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī regula neparedz neko, kas nav vajadzīgs ~~šā~~ ☒ minētā ☒ mērķa sasniegšanai,

⁴² OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.

↓ 550/2004

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

↓ 1070/2009 1. panta 1. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

1. pants

Mērķis ☒ **Priekšmets** ☒ **un darbības** ☒ **piemērošanas** ☒ **joma**

1. ⇒ Šajā regulā paredzēti noteikumi par ☒ Eiropas vienotās gaisa telpas ☒ izveidi un rezultātīvu darbību ☒ ~~iniciatīvas mērķis ir uzlabot~~ ☒ nolūkā pastiprināt ☒ esošos ☒ gaisa satiksmes ☒ drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības ~~(ATM)~~ un aeronavigācijas pakalpojumu ~~(ANS)~~ sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa ~~pārvaldījumiem~~ ☒ satiksmei ☒ Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Šajā Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, ~~kas ietver maršrutus, maršrutu pārvaldīšanu~~ ☒ pakāpeniski aizvien ciešāk integrēta gaisa telpa, tīkla pārvaldības ☒ un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties ~~tikai~~ uz drošību, efektivitāti, ~~un tehniskiem apsvērumiem~~ ☒ savietojamību un tehnoloģiju modernizāciju ☒ visu gaisa telpas izmantotāju, ☒ iedzīvotāju un vides ☒ interesēs. ~~Šo mērķi īstenojot, šīs regulas mērķis ir izveidot saskaņotu tiesisko regulējumu, lai radītu Eiropas vienoto gaisa telpu.~~

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkts

(pielāgots)

2. Šīs regulas ~~un 3. pantā minēto pasākumu~~ piemērošana ~~neierobežo~~ ☒ neskar ☒ dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasībām, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kas izklāstīti ~~4413.~~ 4413. pantā. Šī regula ~~un 3. pantā minētie pasākumi~~ neattiecas uz militārām operācijām un mācībām.

↓ 1070/2009 1. panta 3. punkts

(pielāgots)

3. Šīs regulas ~~un 3. pantā minēto pasākumu~~ piemērošana ~~neierobežo~~ ☒ neskar ☒ dalībvalstu tiesības un pienākumus attiecībā uz 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"). Šajā sakarībā regulas ~~papildu~~ mērķis

jomās, uz kurām tā attiecas, ir palīdzēt dalībvalstīm pildīt saistības, kas noteiktas Čikāgas konvencijā, nodrošinot pamatu ☒ tās ☒ noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādei īstenošanai un to, ka šos noteikumus pienācīgi ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos.

↓ 550/2004

~~I NODAĻA~~

~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~

~~1. pants~~

~~Piemērošanas joma un mērķis~~

~~1. Pamatregulas piemērošanas jomā šī regula attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā. Šīs regulas mērķis ir noteikt kopīgas prasības drošai un efektīvai aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai Kopienā.~~

~~2. Šī regula attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vispārējai gaisa satiksmei saskaņā ar pamatregulu un tās piemērošanas jomā.~~

↓ 551/2004

~~I NODAĻA~~

~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~

~~1. pants~~

~~Mērķis un piemērošanas joma~~

~~1. Pamatregulas darbības jomā šī regula attiecas uz gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā. Šīs regulas mērķis ir veicināt principa par pakāpeniski aizvien vairāk integrētas izmantojamās gaisa telpas izveidošanu saistībā ar kopējo transporta politiku un noteikt kopīgas gaisa satiksmes izveidošanas, plānošanas un vadības procedūras, kas nodrošina tā efektīvu darbību un drošību.~~

~~2. Gaisa telpas izmantošana papildina aeronavigācijas pakalpojumus saskaņotā un savietojamā kopumā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula)⁴³.~~

⁴³

OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

↓ 551/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

~~43. Neskarot 10. pantu, šī regula attiecas uz gaisa telpu ICAO EUR un AF4 reģionāos, ja dalībvalstu pārziņā ir gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas regulu. Dalībvalstis šo regulu var attiecināt arī uz to pārziņā esošo gaisa telpu citos ICAO reģionos, ja tās par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.~~

↓ 551/2004

~~4. Gaisa telpā izveidotie lidojumu informācijas reģioni, uz kuriem attiecas šī regula, ir jāpublicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.~~

↓ 1070/2009 1. panta 1. punkts

~~4. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana attiecībā uz Gibraltāra lidostu neskar Spānijas Karalistes un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas, kas saistītas ar domstarpībām par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.~~

⇓ jauns

5. [Ja regulu pieņem pirms pārejas perioda beigām: Šo regulu nepiemēro Gibraltāras lidostai.]

6. Ja nav noteikts citādi, gadījumā, ja ir atsauce uz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (Aģentūru), šādu atsauci saprot kā atsauci uz Aģentūru kā drošības iestādi, nevis kā iestādi, kas atbild par darbības izvērtēšanu.

↓ 549/2004 (pielāgots)

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā ~~un 3. pantā minēto pasākumu vajadzībām ir spēkā~~ ☒ piemēro ☒ šādas definīcijas:

↓ 549/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

~~1. "Gaisa satiksmes vadības (ATC) pakalpojums" ir pakalpojums, ko sniedz, lai:~~

~~12.~~ “lidlauka ☒ gaisa satiksmes ☒ vadības pakalpojums” ir ☒ gaisa satiksmes vadības ☒ (ATC) pakalpojums ☒ lidlauka ☒ satiksmei ~~uz lidlauka~~;

~~23.~~ “aeronavigācijas informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, ko sniedz, lai noteiktā ~~joma~~ ☒ aptvēruma zonā ☒ nodrošinātu aeronavigācijas informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei;

~~35.~~ “aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs” ir ~~visi~~ valsts vai privāts ~~ie~~ ☒ uzņēmums, kas sniedz ☒ vienu vai vairākus ☒ aeronavigācijas pakalpojumus vispārējai gaisa satiksmei;

~~44.~~ “aeronavigācijas pakalpojumi ☒ (ANS) ☒” ir gaisa satiksmes pakalpojumi, saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi ☒ (CNS) ☒ meteoroloģiskie pakalpojumi, ~~kas vajadzīgi aeronavigācijai~~ ☒ (MET) ☒ ~~un~~ aeronavigācijas informācijas pakalpojumi ☒ (AIS) ☒ ☒ un gaisa satiksmes datu pakalpojumi (ADS) ☒;

~~51.~~ “gaisa satiksmes vadības (ATC) pakalpojums” ir pakalpojums, ko sniedz, lai:

a) novērstu sadursmes:

i) starp gaisa kuģiem; ~~un~~

ii) manevrēšanas laukumā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem; ~~un~~

b) paātrinātu un saglabātu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu;

↓ jauns

6. “gaisa satiksmes datu pakalpojumi” ir pakalpojumi, ko veido darbības datu vākšana no uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem, MET un AIS sniedzējiem un tīkla funkciju nodrošinātājiem, kā arī no citām attiecīgajām struktūrām un šādu datu apkopošana un integrācija vai apstrādātu datu sniegšana gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes pārvaldības vajadzībām;

7. “gaisa satiksmes plūsmas un veikspējas pārvaldība (ATFCM)” ir pakalpojums, kura mērķis ir aizsargāt gaisa satiksmes vadību no pārmērīgas noslogotības un optimizēt pieejamās veikspējas izmantošanu;

↓ 549/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

~~89.~~ “gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība ☒ (ATFM) ☒” ir funkcija ☒ vai pakalpojums ☒ , kuras mērķis ir, ☒ aptverot visu trajektoriju ☒ , sekmēt drošu, sakārtotu un ~~paātrinātu~~ ☒ ātru ☒ gaisa satiksmes plūsmu, nodrošinot ATC iespēju maksimālu izmantošanu un satiksmes intensitātes atbilstību ~~apjomam~~ ☒ veikspējai ☒ , ko deklarējuši attiecīgie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta

b) apakšpunkts

⇒ jauns

~~910.~~ “gaisa satiksmes pārvaldība (ATM)” ir gaisā un uz zemes veicamo funkciju
⇒ vai sniedzamo pakalpojumu ⇐ ~~apkopojums~~ (gaisa satiksmes pakalpojumi, gaisa
telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība) ~~apkopojums~~, kas vajadzīgs,
lai nodrošinātu drošu un efektīvu gaisa kuģu kustību visos darbības posmos;

↓ 549/2004 (pielāgots)

~~1011.~~ “gaisa satiksmes pakalpojumi” ir dažādie lidojumu informācijas pakalpojumi,
brīdināšanas pakalpojumi, gaisa satiksmes konsultāciju pakalpojumi un ATC
pakalpojumi (~~gaisa~~ ☒ lidojumu rajona ☒, pieejas un lidlauka ☒ gaisa
satiksmes ☒ vadības pakalpojumi);

~~116.~~ “gaisa telpas bloks” ir tāda gaisa telpa ar noteiktiem izmēriem laikā un telpā,
kurā sniedz aeronavigācijas pakalpojumus;

~~127.~~ “gaisa telpas ~~organizēšana~~ ☒ pārvaldība ☒ ” ir plānošanas funkcija, kuras
galvenais mērķis ir maksimāli izmantot pieejamo gaisa telpu, dinamiski sadalot
laiku, un reizēm — sadalīt gaisa telpu dažādām gaisa telpas izmantotāju kategorijām
atbilstīgi īslaicīgām vajadzībām;

↓ jauns

13. “gaisa telpas struktūra” ir īpašs gaisa telpas sektors, kas noteikts gaisa kuģu
drošas un optimālas ekspluatācijas nodrošināšanai;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta

a) apakšpunkts (pielāgots)

~~148.~~ “gaisa telpas izmantotāji” ir ☒ saskaņā ar ☒ vispārējās ~~gai~~ gaisa satiksmes
☒ noteikumiem ☒ izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta

g) apakšpunkts

~~15.23.b~~ “brīdināšanas pakalpojumi” ir pakalpojumi, ar kuru palīdzību attiecīgām
organizācijām paziņo par gaisa kuģi, kuram vajadzīga meklēšanas un glābšanas
palīdzība, un vajadzības gadījumā palīdz šīm organizācijām;

↓ 549/2004

⇒ jauns

~~1613.~~ “pieejas kontroles pakalpojums” ir ATC pakalpojums ielidojošajiem un izlidojošajiem kontrolēto lidojumu gaisa kuģiem;

~~1712.~~ “lidojumu rajona pakalpojums” ir ATC pakalpojums kontrolētiem lidojumiem
⇒ gaisa satiksmes vadības rajonos ⇐ ~~gaisa telpas blokā;~~

↓ jauns

18. “bāzes līnijas vērtība” ir vērtība, kas aplēsta, lai noteiktu darbības uzlabošanas mērķus, un kas attiecas uz aprēķinātajām izmaksām vai aprēķinātajām vienības izmaksām gadā pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma;

19. “salīdzinājuma grupa” ir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju grupa ar līdzīgu darbības un ekonomisko vidi;

20. “sadalījuma vērtība” ir vērtība, ko attiecībā uz konkrētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju iegūst, sadalot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi līdz katra gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja līmenim, un kas ir atsaucē vērtība, kuru izmanto, lai novērtētu darbības uzlabošanas plāna projektā noteiktā darbības uzlabošanas mērķa atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim;

↓ 549/2004

~~14. “Pakalpojumu kopums” ir divi vai vairāki aeronavigācijas pakalpojumi.~~

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta

d) apakšpunkts (pielāgots)

⇒ jauns

~~2115.~~ “sertifikāts” ir dokuments, ko izdevusi ⇐ ~~Agentūra,~~ ⇐ valsts ~~uzraudzības~~
⇒ kompetentā ⇐ iestāde ☒ vai valsts uzraudzības iestāde ☒ jebkādā formā, kas atbilst valsts tiesību aktiem un apliecina, ka ⇐ gaisa satiksmes pārvaldība un ⇐ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atbilst konkrētā pakalpojuma sniegšanas prasībām;

↓ jauns

22. “kopīgs informācijas pakalpojums (CIS)” ir pakalpojums, ko veido statisko un dinamisko datu vākšana un izplatīšana nolūkā dot iespēju sniegt pakalpojumus bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldības vajadzībām;

↓ 549/2004

~~2316.~~ “saziņas pakalpojumi” ir fiksētie un mobilie aeronavigācijas pakalpojumi, kas nodrošina saziņu zeme — zeme, gaiss — zeme un gaiss — gaiss ATC mērķiem;

~~18. “Darbības koncepcija” ir kritēriji, kas jāizpilda, lai EATMN vai tā daļu varētu operatīvi izmantot.~~

~~2419.~~ “sastāvdaļas” ir materiāli objekti, piemēram, aparatūra, un nemateriāli objekti, piemēram, programmatūra, no kuriem ir atkarīga Eiropas Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (EATMN) savietojamība;

↓ jauns

25. “gaisa satiksmes vadības rajons” ir kontrolējama gaisa telpa virs zemes virsmas augstāk par noteiktu robežu;

26. “sadarbībā balstīta lēmumu pieņemšana” ir process, kurā lēmumi tiek pieņemti, pamatojoties uz mijiedarbību un apspriešanos ar dalībvalstīm, iesaistītajām ieinteresētajām personām un vajadzības gadījumā citiem dalībniekiem;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta
j) apakšpunkts
⇒ jauns

~~2741.~~ “pārrobežu pakalpojumi” ir aeronavigācijas pakalpojumi, ko kādā dalībvalstī sniedz ~~citā dalībvalstī reģistrēts~~ pakalpojumu sniedzējs ⇒, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī ⇐;

↓ jauns

28. “deklarācija” gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu nolūkā ir deklarācija, kas definēta Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 10. punktā;

29. “maršruta aeronavigācijas pakalpojumi” ir gaisa satiksmes pakalpojumi, kas saistīti ar gaisa kuģa vadību no pacelšanās un sākotnējās augstuma uzņemšanas posma beigām līdz pieejas un nosēšanās posma sākumam, un attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumi, kas vajadzīgi maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai;

30. “maršruta tarifikācijas zona” ir gaisa telpas sektors, kas stiepjas no zemes uz augšu līdz augšējai gaisa telpai, to ieskaitot, kurā tiek sniegti maršruta aeronavigācijas pakalpojumi un kurā ir noteikta vienota izmaksu bāze;

↓ 549/2004 (pielāgots)

~~3120.~~ “~~Eurocontrol~~Eirokekrole” ir Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija, kas izveidota saskaņā ar 1960. gada 13. decembra Starptautisko Konvenciju par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā⁴⁴;

~~3217.~~ “Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkls” (EATMN) ir to sistēmu kopums, kas uzskaitītas Regulas (ES) 2018/1139 VIII pielikumā 3.1. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula)⁴⁵ un kas nodrošina to, lai Kopienā ☒ Savienībā ☒ varētu sniegt aeronavigācijas pakalpojumus, tostarp pie robežām nodrošina koordināciju ar trešām valstīm;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta
c) apakšpunkts (pielāgots)

~~3313a.~~ “☒ Eiropas ☒ ATM ģenerālplāns” ir plāns, kas apstiprināts ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK⁴⁶ saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR)⁴⁷, 1. panta 2. punktu, ☒ ar turpmākiem grozījumiem ☒;

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta
f) apakšpunkts
⇒ jauns

~~3422.~~ “gaisa telpas elastīga izmantošana” ir gaisa telpas pārvaldības koncepcija, ⇒ kas balstās uz pamatprincipu, ka gaisa telpa nebūtu jānorāda kā tikai civilām vai tikai militārām vajadzībām paredzēta gaisa telpa, bet drīzāk būtu jāuzskata par vienotu telpu, kurā pēc iespējas labāk jāapmierina visu izmantotāju prasības ⇐ ko piemēro Eiropas Civilās aviācijas konferences jomā, kuras pamatā ir Eurocontrol izdotā “Gaisa telpas pārvaldības rokasgrāmata par gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu”;

⁴⁴ ~~Konvencija grozīta ar 1981. gada 12. februāra Protokolu un pārskatīta ar 1997. gada 27. jūnija Protokolu.~~

⁴⁵ ~~OV L 96, 31.3.2004., 33. lpp.~~

⁴⁶ OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

⁴⁷ Padomes Regula (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) (OV L 064, 2.3.2007., 1. lpp.).

↓ 549/2004

~~23. “Lidojuma informācijas reģions” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā sniedz informācijas un brīdināšanas pakalpojumus.~~

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta
g) apakšpunkts

3523.a “lidojuma informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, ar ko sniedz drošai un efektīvai lidojumu veikšanai noderīgas konsultācijas un informāciju;

↓ 549/2004

~~24. “Lidojuma līmenis” ir konstanta atmosfēras spiediena virsma, kas saistīta ar īpašo spiediena rādītāju 1013,2 hektopaskāli un ir atdalīta no citām virsmām ar īpašiem spiediena intervāliem.~~

↓ 1070/2009 1. panta 2. punkta
h) apakšpunkts

~~25. “Funkcionāls gaisa telpas bloks” ir gaisa telpas bloks, kas izveidots atbilstīgi operatīvām prasībām un neatkarīgi no valstu robežām un kurā aeronavigācijas pakalpojumi un ar tiem saistītās funkcijas ir orientētas uz darbību un optimizētas, lai katrā funkcionālajā gaisa telpas blokā ieviestu ciešāku sadarbību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vai vajadzības gadījumā vienu integrētu pakalpojumu sniedzēju.”;~~

↓ 549/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

3626. “vispārēja gaisa satiksme” ir civilās aviācijas gaisa kuģu kustība, kā arī valsts gaisa kuģu (tostarp militāro, muitas un policijas gaisa kuģu) kustība, ja šī kustība notiek atbilstīgi ☒ Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO), kas izveidota ar 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, ☒ ICAO procedūrām;

~~27. “ICAO” ir Starptautiskā civilās aviācijas organizācija, kas izveidota saskaņā ar 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju.~~

3728. “savietojamība” ir funkcionālo, tehnisko un darbības īpašību kopums, kas vajadzīgas EATMN un tās darbības procedūru sistēmām un sastāvdaļām ☒ un tā darbības procedūrām ☒, lai nodrošinātu tā drošu, vienotu un efektīvu darbību. Savietojamību panāk, nodrošinot sistēmu un sastāvdaļu atbilstību pamatprasībām;

~~3829.~~ “meteoroloģiskie pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz meteoroloģiskās prognozes, ⇨ brīdinājumus, ⇨ rezumējumus un novērojumus ⇨ aeronavigācijas vajadzībām ⇨, kā arī visu meteoroloģisko informāciju un datus, ko sniegušas valstis aeronavigācijas vajadzībām;

⇩ jauns

39. “valsts kompetentā iestāde” ir struktūras, kas definētas Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 34. punktā;

40. “valsts uzraudzības iestāde” ir valsts struktūra vai struktūras, kam dalībvalsts uzticējusi uzdevumus atbilstīgi šai regulai, izņemot uzdevumus, kas uzticēti valsts kompetentajai iestādei;

⇩ 549/2004

~~4130.~~ “navigācijas pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz informāciju par atrašanās vietu un laiku;

⇩ jauns

42. “tīkla krīze” ir stāvoklis, kad nav iespējams sniegt gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumus vajadzīgajā līmenī un tas rada lielu tīkla veiktspējas zudumu vai tīkla veiktspējas un pieprasījuma ievērojamu nesamērīgumu, vai informācijas plūsmas ievērojamu pārtraukumu vienā vai vairākās tīkla daļās neparastā un neparedzētā situācijā;

43. “tīkla pārvaldnieks” ir struktūra, kam uzticēti uzdevumi, kuri vajadzīgi, lai veicinātu 26. pantā minēto tīkla funkciju izpildi saskaņā ar 27. pantu;

⇩ 549/2004 (pielāgots)

⇨ jauns

~~4431.~~ “darbības dati” ir informācija par visiem lidojuma posmiem, kas vajadzīgi ~~☒ vajadzīga ☒, lai~~ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji, lidostas operatori un citas iesaistītoās personas ⇨ darbībai ⇨ ~~varētu pieņemt lēmumus par darbību;~~

~~32. “Procedūra”, ko lieto saistībā ar Savietojamības regulu, ir standartpaņēmieni sistēmu izmantošanai (vai nu tehniski, vai darbībā) saistībā ar saskaņotām un validētām darbības koncepcijām, kas paredz vienotu īstenošanu visā EATMN.~~

↓ jauns

45. “darbības uzlabošanas plāns” ir plāns, ko atkarībā no konkrētā gadījuma izstrādā vai pieņem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un tīkla pārvaldnieks un kura mērķis ir uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību;

↓ 549/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

~~4633.~~ “nodošana ekspluatācijā” ir pirmā izmantošana pēc sistēmas sākotnējās uzstādīšanas vai ~~uzlabošanas~~ ☒ modernizēšanas ☒.

~~4734.~~ “maršrutu tīkls” ir precizētu maršrutu tīkls, ko izmanto, lai ~~pārbaudītu~~ vispārējās gaisa satiksmes plūsmu ☒ virzītu tā ☒, ~~kā arī~~ vajadzīga, lai sniegtu ATC pakalpojumus;

~~35. “Maršrutēšana” ir izraudzīts maršruts, pa kuru lido gaisa kuģis, veicot darbību.~~

~~36. “Vienota darbība” ir EATMN darbība tādā veidā, ka lietotājam šķiet, tā darbojas kā viena vienota vienība.~~

↓ jauns

48. “SESAR definēšanas posms” ir posms, kas ietver SESAR projekta ilgtermiņa ieceres, ar to saistīto darbības koncepciju, kuras ļauj veikt uzlabojumus katrā lidojuma posmā, nepieciešamo būtisko EATMN darbības izmaiņu un nepieciešamo izstrādes un izvēršanas prioritāšu izveidi un atjaunināšanu;

49. “SESAR izvēršanas posms” ir secīgi industrializācijas un īstenošanas posmi, kuru laikā tiek veiktas šādas darbības: SESAR risinājumu īstenošanai nepieciešamo zemes un gaisa kuģu iekārtu un procesu standartizācija, ražošana un sertifikācija (industrializācija); un uz SESAR risinājumiem pamatotu iekārtu un sistēmu iepirkšana, uzstādīšana un nodošana ekspluatācijā, tostarp saistītās darbības procedūras (īstenošana);

50. “SESAR izstrādes posms” ir posms, kurā tiek veiktas pētniecības, izstrādes un validācijas darbības, kuru mērķis ir nodrošināt rūpīgi izstrādātus SESAR risinājumus;

51. “SESAR projekts” ir projekts gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijai Eiropā, kura mērķis ir nodrošināt Savienībai augstas veiktspējas, standartizētu un savietojamu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūru un kuru veido inovācijas cikls, kas ietver SESAR definēšanas posmu, SESAR izstrādes posmu un SESAR izvēršanas posmu;

52. “SESAR risinājums” ir izvēršanai gatavs SESAR izstrādes posma rezultāts, ar ko ievieš jaunas vai uzlabotas standartizētas un savietojamas darbības procedūras vai tehnoloģijas;

↓ 549/2004

~~5338.~~ “uzraudzības pakalpojumi” ir objekti un pakalpojumi, ko izmanto, lai noteiktu attiecīgo gaisa kuģa atrašanās vietu, lai būtu iespējama droša distancēšana;

~~5439.~~ “sistēma” ir apkopojums, kas aptver gaisa un zemes sastāvdaļas, kā arī kosmosa tehniskās sistēmas, ~~kas un~~ sniedz atbalstu aeronavigācijas pakalpojumiem visos lidojuma posmos;

↓ jauns

55. “termināla aeronavigācijas pakalpojumi” ir lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumi vai lidlauka lidojumu informācijas pakalpojumi, kuri ietver gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus un brīdināšanas pakalpojumus, gaisa satiksmes pakalpojumus, kas saistīti ar gaisa kuģu pieeju un izlidošanu, tādā attālumā no attiecīgās lidostas, kāds vajadzīgs ekspluatācijas prasību izpildei, un attiecīgos nepieciešamos aeronavigācijas pakalpojumus;

56. “termināla tarififikācijas zona” ir tāda lidosta vai lidostu grupa dalībvalsts teritorijā, kurā tiek sniegti termināla aeronavigācijas pakalpojumi un kurai ir noteikta vienota izmaksu bāze;

↓ 549/2004 (pielāgots)

~~5740.~~ “~~Uzlabojums~~ ☒ modernizēšana ☒” ir jebkura sistēmas darbības īpašību pārmaiņa.

↓ 549/2004

~~3. pants~~

~~Kopienas iesaistīšanās jomas~~

~~1. Ar šo regulu izveido Eiropas vienotās gaisa telpas saskaņotu tiesisko regulējumu kopā ar~~

~~a) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)⁴⁸;~~

~~b) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula)⁴⁹; un~~

⁴⁸

OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

⁴⁹

OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

~~c) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula)⁵⁰;~~

~~un ar īstenošanas noteikumiem, ko pieņēmusi Komisija, pamatojoties uz šo regulu un iepriekšminētajām regulām.~~

~~2. Šā panta 1. punktā minētos pasākumus piemēro, ievērojot šīs regulas noteikumus.~~

↓ 1070/2009 1. panta 3. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

II NODALA

✧ VALSTS UZRAUDZĪBAS IESTĀDES ✧

34. pants

Valsts uzraudzības iestāžu⁵⁰ ✧ izraudzīšanās un izveidošana un tām piemērojamās prasības ✧

1. Dalībvalstis kopīgi vai atsevišķi izraugās vai izveido struktūru vai struktūras, kas kļūst par valsts uzraudzības iestādi, kura uzņemas pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar šo regulu ~~un saistībā ar 3. pantā minētajiem pasākumiem.~~

~~2. Valsts uzraudzības iestādes nav atkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Šo neatkarību nodrošina, atbilstīgi vismaz funkciju līmenī nošķirot valsts uzraudzības iestādes no šiem pakalpojumu sniedzējiem.~~

↓ 1070/2009 1. panta 3. punkts

⇒ jauns

32. Valsts uzraudzības iestādes īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami, ~~šo neatkarību panāk, izmantojot attiecīgus pārvaldības un kontroles mehānismus~~ ⇒ un tās tiek attiecīgi organizētas, nodrošinātas ar personālu, pārvaldītas un finansētas. ⇐, ~~tosar saistībā ar dalībvalsts noteiktu pārvaldības sistēmu. Tomēr šī neatkarība neattiecas uz valsts uzraudzības iestādes no uzdevumu pildīšanas saskaņā ar valsts civilās aviācijas iestāžu vai citu valsts iestāžu noteikumiem.~~

⁵⁰

OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.

3. Neskarot 1. punktu, valstu uzraudzības iestādes to organizācijas, darbības, juridiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirtas un neatkarīgas no citām publiskām un privātām struktūrām.

Valstu uzraudzības iestādes to organizācijas, finansēšanas lēmumu, juridiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīgas arī no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

4. Dalībvalstis var izveidot valstu uzraudzības iestādes, kuru kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja minētās integrētās regulatīvās iestādes atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību. Valsts uzraudzības iestādi organizatoriskās struktūras ziņā var arī apvienot ar valsts konkurences iestādi, kas minēta Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003⁵¹ 11. pantā, ja apvienotā struktūra atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību.

5. Valstu uzraudzības iestāžu darbinieki atbilst šādām prasībām:

- a) darbiniekus pieņem darbā saskaņā ar skaidriem un pārredzamiem procesiem, kas nodrošina viņu neatkarību;
- b) darbiniekus atlasa, pamatojoties uz viņu konkrēto kvalifikāciju, tostarp pienācīgu kompetenci un attiecīgu pieredzi, vai arī viņus pienācīgi apmāca.

Valstu uzraudzības iestāžu darbinieki rīkojas neatkarīgi, jo īpaši izvairoties no interešu konfliktiem starp aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un savu uzdevumu izpildi.

6. Papildus 5. punktā noteiktajām prasībām personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, ieceļ attiecīgās dalībvalsts struktūra, kurai nav tiešu īpašumtiesību uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis lemj, vai šīs personas ieceļ uz noteiktu un pagarināmu termiņu vai uz nenoteiktu laiku, pieļaujot atļaušanu tikai tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar šo personu pieņemtajiem lēmumiem. Personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, izpildot funkcijas valsts uzraudzības iestādes uzdevumā, nelūdz un nepieņem norādījumus ne no valdības, ne citām publiskām vai privātām struktūrām, un šīm personām ir visas pilnvaras pieņemt darbā un vadīt savu personālu.

Šīs personas atturas no jebkādām tiešām vai netiešām interesēm, kuras var uzskatīt par tādām, kas ietekmē viņu neatkarību, un kuras var ietekmēt viņu funkciju izpildi. Šādā nolūkā šīs personas sniedz ikgadēju saistību deklarāciju un interešu deklarāciju, kurā norāda visas tiešās un netiešās intereses.

Personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, revīziju vai citām funkcijām, kuras tieši saistītas ar darbības uzlabošanas mērķiem vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārraudzību, vismaz divus gadus pēc pilnvaru termiņa valsts uzraudzības iestādē neieņem nekādu profesionālu amatu vai neuzņemas atbildību nevienā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja uzņēmumā.

⁵¹ Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82. pantā (OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.).

↓ 1070/2009 1. panta 3. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

74. Dalībvalstis nodrošina valstu uzraudzības iestādēm nepieciešamos ☒ finansiālos ☒ resursus un iespējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu izpildei, kuri tām uzticēti saskaņā ar šo regulu. ⇒ Valstu uzraudzības iestādes pārvalda personālu, pamatojoties uz savām apropriācijām, kas jānosaka proporcionāli uzdevumiem, kuri iestādei jāveic saskaņā ar 4. pantu. ⇐

⇓ jauns

8. Dalībvalsts var lūgt Aģentūru, kas darbojas kā darbības izvērtēšanas iestāde (DII), veikt uzdevumus, kuri saistīti ar 14., 17., 19., 20., 21., 22. un 25. pantā un īstenošanas aktos, kas minēti 18. un 23. pantā, noteikto darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas īstenošanu un par kuriem minētajā dalībvalstī valsts uzraudzības iestāde atbild saskaņā ar šo regulu un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

Tiklīdz Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņem šādu lūgumu, tā kļūst par uzraudzības iestādi, kas atbild par uzdevumiem, uz kuriem attiecas minētais lūgums, un valsts uzraudzības iestāde pieprasītajā dalībvalstī tiek atbrīvota no atbildības par minētajiem uzdevumiem. Uz šo uzdevumu veikšanu, tostarp attiecībā uz nodevu un maksas iekasēšanu, attiecas Regulā (ES) 2018/1139 ietvertie noteikumi, kuri piemērojami Aģentūrai, kas darbojas kā DII.

↓ 1070/2009 1. panta 3. punkts

⇒ jauns

95. Dalībvalstis paziņo Komisijai valstu uzraudzības iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to izmaiņas un pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu ⇒ šā panta ⇐ ~~2., 3. un 4. punkta~~ izpildi.

⇓ jauns

10. Komisija sīki izstrādā noteikumus, kuros izklāstīta 5. punkta a) un b) apakšpunktā minētās darbā pieņemšanas un atlases kārtība. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

(pielāgots)

42. pants

Valstu uzraudzības iestāžu uzdevumi

1. ~~Dalīb~~Valstu uzraudzības iestādes, kas minētas pamatregulas 34. pantā, nodrošina attiecīgu šīs regulas piemērošanas uzraudzību, īpaši attiecībā uz drošu un efektīvu to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju darbību, kuri sniedz pakalpojumus, kas saistīti ar gaisa telpu, par kuru atbild tā dalībvalsts, kas izraudzījies vai izveidojusi attiecīgo iestādi.

↓ jauns

- a) veic darbības, kas vajadzīgas 6. pantā minēto saimniecisko sertifikātu izdošanai, tostarp minēto saimniecisko sertifikātu turētāju pārraudzību;
- b) pārrauga iepirkuma prasību pareizu piemērošanu saskaņā ar 8. panta 6. punktu;
- c) piemēro darbības uzlabošanas sistēmu un tarifācijas sistēmu, kas noteiktas 10.–17. pantā un 19.–22. pantā, un īstenošanas aktos, kas minēti 18. un 23. pantā, savu uzdevumu robežās, kuri noteikti minētajos pantos un aktos, un pārrauga regulas piemērošanu attiecībā uz izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju pārskatu pārredzamību saskaņā ar 25. pantu.

2. Valstu uzraudzības iestāžu atbildības jomā ietilpst novērtēt un apstiprināt cenu noteikšanu kopīga informācijas pakalpojuma sniegšanai saskaņā ar 9. pantu.

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

~~32. Šajā nolūkā katra dalībvalsts uzraudzības iestāde organizē attiecīgas~~ ☒ veic vajadzīgās ☒ inspekcijas, ~~un apsekojumus~~ ☒ revīzijas un citas uzraudzības darbības, kuru mērķis ir konstatēt šajā regulā un uz tās pamata pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos noteikto prasību iespējamus pārkāpumus, ko izdarījušas struktūras, kuras šī iestāde pārrauga saskaņā ar šo regulu ☒ , lai pārbaudītu atbilstību šīs regulas prasībām, tostarp prasībām nodrošināt aeronavigācijas pakalpojumus.

Tā veic visus vajadzīgos izpildes pasākumus, kas attiecīgā gadījumā var ietvert saskaņā ar 6. pantu izdoto saimniecisko sertifikātu grozīšanu, ierobežošanu, apturēšanu vai anulēšanu.

Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti un kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina atbilstību pasākumiem, kurus šajā nolūkā veic valstu uzraudzības iestādes.

↓ jauns

5. pants

Valstu uzraudzības iestāžu sadarbība

1. Valstu uzraudzības iestādes apmainās ar informāciju un sadarbojas tīklā Regulas (ES) 2018/1139 114.a pantā minētās Darbības izvērtēšanas konsultatīvās padomes ietvaros.

2. Valstu uzraudzības iestādes sadarbojas, attiecīgā gadījumā nosakot sadarbības kārtību, nolūkā sniegt savstarpēju palīdzību tām uzticēto uzraudzības un pārraudzības uzdevumu izpildē, kā arī izmeklēšanā un apsekošanā.

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

3. ~~Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas aptver~~ ⇒ Tīkla darbības uzlabošanas nolūkā valstu uzraudzības iestādes veicina to, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji sniedz pārrobežu pakalpojumus. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti ⇨ gaisa telpā, par kuru atbild ☒ divas vai vairākas dalībvalstis ☒ ~~vairāk nekā viena dalībvalsts~~, attiecīgās dalībvalstis noslēdz vienošanos par ☒ attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ☒ uzraudzību, ⇨ ko tās veic saskaņā ar šo regulu ⇨ ~~kas šajā pantā paredzēta attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz pakalpojumus, kas attiecas uz šiem blokiem.~~ ⇒ Attiecīgās valstu uzraudzības iestādes var sagatavot plānu, kurā precizēta kārtība, kā noris sadarbība minētās vienošanās īstenošanai. ⇨

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

~~4. Dalībvalstu uzraudzības iestādes cieši sadarbojas, lai pienācīgi uzraudzītu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, kam ir derīgs sertifikāts no vienas dalībvalsts un kas sniedz pakalpojumus, kuri attiecas uz gaisa telpu, par ko atbild cita dalībvalsts. Šādā sadarbībā ietilpst vienošanās par to gadījumu izskatīšanu, kas saistīti ar neatbilstību piemērojamām kopīgajām prasībām, kuras noteiktas 6. pantā, vai nosacījumiem, kas noteikti II pielikumā.~~

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

~~5. Sniedzot pārrobežu aeronavigācijas pakalpojumus, šāda vienošanās paredz nolīgumu par 1. un 2. punktā noteikto uzraudzības pienākumu un panākto rezultātu savstarpējo atzīšanu. Savstarpējā atzīšana ir spēkā arī tad, ja dalībvalstu uzraudzības iestāžu starpā ir panākta vienošanās par pakalpojumu sniedzēju sertifikācijas atzīšanu.~~

⇓ jauns

4. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild cita dalībvalsts, 3. punktā minētā vienošanās paredz savstarpēji atzīt šajā regulā noteikto pārraudzības uzdevumu izpildes un panākto rezultātu apstiprināšanu, ko veic katra no iestādēm. Šī vienošanās arī precizē, kura valsts uzraudzības iestāde atbild par 6. pantā noteikto saimniecisko sertifikāciju.

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

65. Ja to pieļauj dalībvalstu tiesību akti un lai veicinātu reģionu sadarbību, dalībvalstu uzraudzības iestādes var arī ☒ noslēgt vienošanos ☒ ~~vienoties~~ par kompetences sadali attiecībā uz uzraudzības pienākumiem. ⇒ Tās paziņo Komisijai par šādu vienošanos. ⇐

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

~~3. pants~~

~~Kvalificētas struktūrvienības~~

~~1. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var nolemt 2. panta 2. punktā minētās pārbaudes un apsekošanu pilnīgi vai daļēji uzticēt kvalificētām struktūrvienībām, kas atbilst I pielikumā noteiktajām prasībām.~~

~~2. Šāds dalībvalsts uzraudzības iestādes piešķirtais deleģējums ir spēkā trīs gadus, un šo periodu var pagarināt. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var dot norādījumu jebkurai no kvalificētajām struktūrvienībām, kas atrodas Kopienā, veikt šīs pārbaudes un apsekošanu.~~

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts

~~10. pants~~

~~Apspriedes ar ieinteresētajām personām~~

~~1. Dalībvalstis saskaņā ar valsts tiesību aktiem izveido apspriežu mehānismu, lai Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai nodrošinātu ieinteresēto personu, tostarp profesionālu pārstāvības struktūru, pienācīgu iesaistīšanu.~~

↓ 550/2004

III NODAĻA

PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS NOTEIKUMI

↓ 550/2004 (pielāgots)

~~6. pants~~

~~Kopīgas prasības~~

~~Saskaņā ar procedūru, kas minēta pamatregulas 5. panta 3. punktā, nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai. Kopīgajās prasībās iekļauj:~~

~~tehnisko un ekspluatācijas kompetenci un piemērotību,~~

~~sistēmas un procesus drošības un kvalitātes nodrošināšanai,~~

~~ziņošanas sistēmas,~~

~~pakalpojumu kvalitāti,~~

~~finansiālo spēku,~~

~~atbildību un apdrošināšanas segumu,~~

~~īpašumtiesības un organizatorisko struktūru, ieskaitot interešu konfliktu profilaksi,~~

~~cilvēkresursus, ieskaitot pietiekamus štatu plānus,~~

~~drošību.~~

~~67. pants~~

**Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ☒ saimnieciskais sertifikāts ☒ ~~sertifikācija~~
☒ un tiem noteiktās prasības ☒**

~~1. Uz visu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu Kopienā attiecināma sertifikācija, ko veic dalībvalstis.~~

↓ 550/2004

~~2. Pieteikumus sertifikācijai iesniedz uzraudzības iestādei tajā dalībvalstī, kurā pretendents ir galvenā uzņēmējdarbības vieta un, ja ir, tad reģistrēts birojs.~~

↓ jauns

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju turējumā papildus sertifikātiem, kas prasīti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, ir jābūt arī saimnieciskajam sertifikātam. Šo

saimniecisko sertifikātu izdod pēc pieteikuma iesniegšanas, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis pietiekamu finansiālo stabilitāti un ieguvis atbilstīgu atbildības un apdrošināšanas segumu.

Šajā punktā minēto saimniecisko sertifikātu var ierobežot, apturēt vai anulēt, ja turētājs vairs neatbilst šāda sertifikāta izdošanas un spēkā saglabāšanas prasībām.

2. Struktūra, kam ir 1. punktā minētais saimnieciskais sertifikāts un Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā minētais sertifikāts, ir tiesīga Savienībā ar nediskriminējošiem nosacījumiem sniegt gaisa telpas izmantotājiem aeronavigācijas pakalpojumus, neskarot 7. panta 2. punktu.

3. Uz 1. punktā minēto saimniecisko sertifikātu un Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā minēto sertifikātu var attiekties viens vai vairāki I pielikumā izklāstītie nosacījumi. Šādi nosacījumi ir objektīvi pamatoti, nediskriminējoši, samērīgi un pārredzami. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 36. pantu, lai grozītu I pielikumā iekļauto sarakstu nolūkā nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un pakalpojumu sniegšanas noturību.

4. Valsts uzraudzības iestādes dalībvalstī, kurā ir fiziskās vai juridiskās personas, kas iesniedz pieteikumu saimnieciskā sertifikāta saņemšanai, galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja minētajai personai nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, tās dzīvesvieta vai uzņēmējdarbības veikšanas vieta, atbild par šajā pantā noteiktajiem uzdevumiem attiecībā uz saimnieciskajiem sertifikātiem. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild divas vai vairākas dalībvalstis, atbildīgās valsts uzraudzības iestādes ir tās, kas norādītas saskaņā ar 5. panta 4. punktu.

5. Šā panta 1. punkta nolūkā valsts uzraudzības iestādes:

a) saņem un izvērtē tām iesniegtos pieteikumus un attiecīgā gadījumā izdod saimnieciskos sertifikātus vai pagarina to termiņu;

b) veic saimniecisko sertifikātu turētāju pārraudzību.

6. Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas noteikumus attiecībā uz sīki izstrādātām prasībām par finansiālo stabilitāti, jo īpaši finansiālo stiprību un finansiālo noturību, kā arī attiecībā uz atbildības un apdrošināšanas segumu. Lai nodrošinātu šā panta 1., 4. un 5. punkta vienādu īstenošanu un atbilstību tiem, Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas aktus, kuros paredz sīki izstrādātus noteikumus par sertifikācijas noteikumiem un procedūrām un par tādu izmeklēšanu, inspekciju, revīziju un citu uzraudzības darbību veikšanu, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka valsts uzraudzības iestāde rezultatīvi pārbauga struktūras, uz kurām attiecas šī regula.

↓ 550/2004

~~3. Dalībvalstu uzraudzības iestādes izdod sertifikātus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, ja tie atbilst kopīgajām prasībām, kas minētas 6. pantā. Sertifikātus var izdot atsevišķi katra veida aeronavigācijas pakalpojumiem, kas noteikti pamatregulas 2. pantā, vai šādu pakalpojumu paketei, cita starpā, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs neatkarīgi no sava juridiskā statusa darbojas un uztur savas sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmas. Sertifikātus regulāri pārbauda.~~

~~4. Sertifikātos norāda aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus, to skaitā nediskriminējošu pieeju pakalpojumiem, kas paredzēti gaisa telpas izmantotājiem, īpaši attiecībā uz drošību. Uz sertifikāciju drīkst attiecināt tikai tos nosacījumus, kas noteikti~~

~~II pielikumā. Uz sertifikāciju drīkst attiecināt tikai tos nosacījumus, kas noteikti II pielikumā. Šie nosacījumi ir objektīvi pamatoti, nediskriminējoši, samērīgi un pārredzami.~~

~~5. Neatkarīgi no 1. punkta dalībvalstis visā gaisa telpā vai tās daļā, par ko tās atbild, var atļaut sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas, ja šo pakalpojumu sniedzējs tos piedāvā galvenokārt gaisa kuģu kustībai, kura nav vispārēja gaisa satiksme. Šajos gadījumos attiecīgā dalībvalsts informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par savu lēmumu un par pasākumiem, ko veic, lai nodrošinātu maksimālu atbilstību kopīgajām prasībām.~~

↓ 1070/2009 2. panta 3. punkts

~~7. Dalībvalstu uzraudzības iestādes uzrauga atbilstību kopīgajām prasībām un nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātiem. Informāciju par šādu uzraudzību iekļauj gada ziņojumos, kas dalībvalstīm jāiesniedz, ievērojot pamatregulas 12. panta 1. punktu. Ja dalībvalsts uzraudzības iestāde konstatē, ka sertifikāta turētājs vairs neatbilst šādām prasībām vai nosacījumiem, tad tā veic attiecīgus pasākumus, nodrošinot pakalpojumu nepārtrauktību ar nosacījumu, ka netiek apdraudēta drošība. Šādi pasākumi var ietvert sertifikāta atsaukšanu.~~

↓ 550/2004

~~8. Dalībvalsts atzīst jebkuru sertifikātu, kas izdots citā dalībvalstī saskaņā ar šo pantu.~~

~~9. Izņēmuma apstākļos dalībvalstis līdz sešiem mēnešiem var atlikt atbilstību šim pantam pēc dienas, ko nosaka pēc 19. panta 2. punkta. Par šādu atlikšanu dalībvalstis paziņo Komisijai, to pamatojot.~~

↓ 1070/2009 2. panta 4. punkts

⇒ jauns

78. pants

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana

1. Dalībvalstis nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam dalībvalstis ~~izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Kopienā derīgs sertifikāts.~~ ⇒ individuāli vai kolektīvi izraugās vienu vai vairākus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji atbilst šādiem nosacījumiem: ⇐

↓ jauns

- a) to turējumā ir derīgs sertifikāts vai derīga deklarācija, kā minēts Regulas (ES) 2018/1139 41. pantā, un saimnieciskais sertifikāts saskaņā ar 6. panta 1. punktu;
- b) tie atbilst valsts drošības un aizsardzības prasībām.

Lēmums par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja izraudzīšanu ir spēkā ne ilgāk kā desmit gadus. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu atkārtoti izraudzīties to pašu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju.

↓ 1070/2009 2. panta 4. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

~~2. Lai sniegtu pārrobežu pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka valsts tiesību sistēma nerada šķēršļus atbilstībai šim pantam un 10. panta 3. punktam, nosakot, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas sniedz pakalpojumus gaisa telpā, attiecīgajai dalībvalstij uzņemoties atbildību~~ ⇒ Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanai neizvirza nekādus nosacījumus, kas paredz, ka minētie pakalpojumu sniedzēji ⇐:

a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder ☒ tos izraudzījušajai ☒ dalībvalstij vai tās pilsoņiem ☒ valstspiederīgajiem ☒;

b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai ~~oficiālo~~ ☒ juridisko ☒ adresi atrodas attiecīgajā ☒ tos izraudzījušajā ☒ dalībvalstī; ~~vai~~

c) izmanto vienīgi attiecīgās ☒ tos izraudzījušās ☒ dalībvalsts objektus.

3. Dalībvalstis ~~nosaka~~ ⇒ precizē atsevišķi vai kopīgi ⇐ izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos ~~var iekļaut~~ ⇒ iekļauj ⇐ nosacījumus ~~savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai~~ ☒, saskaņā ar kuriem dara pieejamus attiecīgos datus ☒, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.

↓ 1070/2009 2. panta 4. punkts

~~4. Dalībvalstīm ir pastāvīgas pilnvaras izvēlēties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ar nosacījumu, ka tas atbilst prasībām un nosacījumiem, kas minēti 6. un 7. pantā.~~

~~5. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas izveidoti atbilstoši 9.a pantam un aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis atbilstoši šā panta 1. punktam kopīgi izraugās vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus vismaz vienu mēnesi pirms attiecīgā bloka darbības uzsākšanas.~~

~~46.~~ Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par visiem lēmumiem, ko tās saskaņā ar šo pantu pieņem attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild.

↓ jauns

8. pants

CNS, AIS, ADS, MET un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas nosacījumi

1. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji var nolemt saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt CNS, AIS, ADS vai MET pakalpojumus, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

Dalībvalstis atļauj lidostu ekspluatantiem saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt termināla gaisa satiksmes pakalpojumus lidlauka gaisa satiksmes vadības vajadzībām, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

Turklāt dalībvalstis var atļaut lidostu ekspluatantiem vai attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei saskaņā ar tirgus nosacījumiem iepirkt termināla gaisa satiksmes pakalpojumus pieejas kontroles vajadzībām, ja tas dod izmaksu efektivitātes pieaugumu gaisa telpas izmantotājiem.

2. Pakalpojumu iepirkumu saskaņā ar tirgus nosacījumiem veic, pamatojoties uz vienlīdzīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, tostarp Līguma noteikumiem par konkurenci. Attiecīgo pakalpojumu iepirkuma konkursa procedūras izstrādā tā, lai konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem dotu iespēju faktiski piedalīties šajās procedūrās, tostarp regulāri atsāk konkursu.

3. Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana organizatoriskā ziņā ir nodalīta no *CNS*, *AIS*, *ADS*, *MET* un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas un ka tiek ievērota 25. panta 3. punktā minētā prasība par grāmatvedības nodalīšanu.

4. *CNS*, *AIS*, *ADS*, *MET* vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju var izvēlēties pakalpojumu sniegšanai dalībvalstī tikai tad, ja:

- (f) tas ir sertificēts saskaņā ar 6. panta 1. un 2. punktu;
- (g) tā galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalsts teritorijā;
- (h) dalībvalstīm vai dalībvalstu valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % pakalpojumu sniedzēja un šis pakalpojumu sniedzējs ir to faktiskā tiešā kontrolē vai netiešā kontrolē ar viena vai vairāku starpuzņēmumu palīdzību, izņemot gadījumus, kas paredzēti nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, un
- (i) pakalpojuma sniedzējs izpilda valsts drošības un aizsardzības prasības.

5. Šīs regulas 14., 17. un 19.–22. pantu nepiemēro termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas izraudzīti iepirkuma procedūras rezultātā saskaņā ar 1. punkta otro un trešo daļu. Minētie termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji valsts uzraudzības iestādei un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, uzraudzības nolūkos sniedz datus par aeronavigācijas pakalpojumu darbību galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

6. Valstu uzraudzības iestādes nodrošina, ka 1. punktā minētais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un lidostu ekspluatantu veiktais iepirkums atbilst 2. punktam, un vajadzības gadījumā piemēro korektīvus pasākumus. Termināla gaisa satiksmes pakalpojumu gadījumā to atbildības jomā ir apstiprināt termināla gaisa satiksmes pakalpojumu konkursa specifikācijas, kas ietver pakalpojumu kvalitātes prasības. Valstu uzraudzības iestādes nodod izskatīšanai Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 11. pantā minētajai valsts konkurences iestādei jautājumus, kas saistīti ar konkurences noteikumu piemērošanu.

9. pants

Kopīgu informācijas pakalpojumu sniegšana

1. Ja tiek sniegti kopīgi informācijas pakalpojumi, izplatīto datu integritāte un kvalitāte ir tāda, kas vajadzīga, lai nodrošinātu pakalpojumu drošu sniegšanu bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai.

2. Kopīgo informācijas pakalpojumu cenas pamatā ir attiecīgā pakalpojuma sniegšanas fiksētās un mainīgās izmaksas, un tā turklāt var ietvert uzcenojumu, kas atspoguļo atbilstīgu riska un ienesīguma kompromisu.

Pirmajā daļā minētās izmaksas norāda pārskatā, kas nodalīts no visu citu attiecīgā ekspluatanta darbību pārskata, un dara publiski pieejamas.

3. Kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzējs nosaka cenu saskaņā ar 2. punktu, un cenu novērtē un apstiprina attiecīgā valsts uzraudzības iestāde.

4. Darbībām īpašos gaisa telpas sektoros, ko dalībvalstis izraudzījušas bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijai, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji attiecīgos darbības datus dara pieejamus reāllaikā. Kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēji šos datus izmanto tikai savu pakalpojumu operatīvajiem mērķiem. Piekļuvi attiecīgajiem darbības datiem piešķir kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzējiem bez diskriminācijas, neskarot drošības un aizsardzības politikas intereses.

Cenas par piekļuvi šādiem datiem nosaka, pamatojoties uz datu pieejamības nodrošināšanas robežizmaksām.

↓ 550/2004

9. pants

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana

~~1. Dalībvalstis var izraudzīties meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju, kas ekskluzīvi sniedz visus meteoroloģiskos datus vai to daļu visā gaisa telpā, par kuru tās atbild, vai tās daļā, ņemot vērā drošības apsvērumus.~~

~~2. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par jebkuru lēmumu, ko tās saskaņā ar šo pantu pieņem attiecībā uz meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēja izraudzīšanu.~~

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

1011. pants

Darbības uzlabošanas ☒ sistēma ☒ ~~shēma~~

1. Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā, ~~izstrādā~~ ⇒ piemēro ☐ aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu ⇒ saskaņā ar šo pantu un 11.–18. pantu. ☐ ~~Tā ietver:~~

2. Darbības uzlabošanas sistēmu īsteno pārskata periodos, kas ilgst vismaz divus gadus un ne vairāk kā piecus gadus. Darbības uzlabošanas sistēma ietver:

- a) ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ mēroga darbības ☒ uzlabošanas ☒ mērķus
⇒ katram pārskata periodam ☐ attiecībā uz galvenajām darbības jomām, proti, ~~drošību~~, “vide”i, “veiktspēja”u un ☒ “izmaksu efektivitāte” ☒ ~~rentabilitāti~~;

b) valsts $\boxtimes$ darbības uzlabošanas $\boxtimes$ plānus vai plānus funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, tostarp $\boxtimes$ kuros ietverti $\boxtimes$ $\Rightarrow$ saistoši $\Leftarrow$ darbības $\boxtimes$ uzlabošanas $\boxtimes$ mērķi, nodrošinot atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem $\Rightarrow$ katram pārskata periodam a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās $\Leftarrow$; kā arī

c) ~~aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju~~ darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu $\Rightarrow$ galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte” $\Leftarrow$.

Komisija var pievienot citas galvenās darbības jomas darbības uzlabošanas mērķu noteikšanas vai uzraudzības vajadzībām, ja tas nepieciešams darbības uzlabošanai.

~~2. Saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru Komisija par darbības izvērtēšanas iestādi var nozīmēt Eurocontrol vai citu objektīvu un kompetentu iestādi. Darbības izvērtēšanas iestādes pienākums sadarbībā ar valsts uzraudzības iestādēm ir palīdzēt Komisijai un pēc pieprasījuma valsts uzraudzības iestādēm īstenot 1. punktā norādīto darbības uzlabošanas sistēmu. Komisija nodrošina darbības izvērtēšanas iestādes neatkarīgu darbu Komisijas uzdevumu īstenošanā.~~

~~3. a) Komisija saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru un pēc tam, kad ir ņēmusi vērā valsts uzraudzības iestāžu attiecīgo ieguldījumu valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, pieņem Kopienas mēroga darbības mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam.~~

~~b) Valsts uzraudzības iestādes izstrādā un dalībvalstis pieņem valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānus, kas minēti 1. punkta b) apakšpunktā. Šajos plānos iekļauj dalībvalsts(-u) pieņemtos saistošos valsts mērķus vai mērķus funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī un atbilstīgu veicināšanas pasākumu sistēmu. Plānus sagatavo, apspriežoties ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem.~~

~~c) Komisija, izmantojot 6. punkta d) apakšpunktā minētos novērtēšanas kritērijus, novērtē valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu un Kopienas mēroga darbības mērķu saskaņotību.~~

~~Jā Komisija konstatē, ka viens vai vairāki valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķi neatbilst novērtēšanas kritērijiem, tā saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru var pieņemt lēmumu izdot ieteikumu, lai attiecīgās valsts uzraudzības iestādes pārskata darbības mērķus. Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) pieņem pārskatītos darbības mērķus un atbilstīgus pasākumus, par kuriem laicīgi paziņo Komisijai.~~

~~Jā Komisija uzskata, ka pārskatītie darbības mērķi un atbilstīgie pasākumi nav piemēroti, tā saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto procedūru var pieņemt lēmumu, ka attiecīgajām dalībvalstīm jāveic korektīvi pasākumi.~~

~~Komisija, ņemot vērā pienācīgi pamatotu informāciju, var arī pieņemt lēmumu pārskatīt Kopienas mēroga darbības mērķus saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.~~

~~d) Darbības uzlabošanas sistēmai paredzētais pārskata periods ir vismaz trīs gadi un ne vairāk kā pieci gadi. Šajā periodā, ja valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķi nav sasniegti, dalībvalstis un/vai valsts uzraudzības iestādes piemēro atbilstīgos korektīvos pasākumus, ko tās ir noteikušas. Pirmais pārskata periods ir pirmie trīs gadi pēc 6. punktā minēto īstenošanas noteikumu pieņemšanas.~~

e) ~~Komisija regulāri vērtē darbības mērķu izpildi un rezultātus iesniedz Vienotās gaisa telpas komitejai.~~

3. ~~Uz šā panta 1. punktā minēto darbības uzlabošanas sistēmu attiecas šādas procedūras~~
☒ Šīs regulas 2. panta a), b) un c) apakšpunkta pamatā ir ☒:

(a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītājiem saistītu atbilstīgu datu vākšana, validēšana, pārbaude, izvērtēšana un izplatīšana sadarbībā ar visām attiecīgajām personām, tostarp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem, valsts uzraudzības iestādēm, ⇨ valstu kompetentajām iestādēm, ⇨ dalībvalstīm ⇨, Aģentūru, tīkla pārvaldnieku ⇨ un ~~Eurocontrol~~ Eirokontroli;

↓ jauns

b) galvenie darbības rādītāji mērķu noteikšanai galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;

c) rādītāji darbības uzraudzībai galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”;

d) aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu izstrādes metodes, kā arī tīkla funkciju darbības uzlabošanas plāna un darbības uzlabošanas mērķu izstrādes metodes;

e) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas plānu un mērķu projektu novērtēšana;

f) darbības uzlabošanas plānu uzraudzība, tostarp atbilstīgi brīdināšanas mehānismi darbības uzlabošanas plānu un mērķu pārskatīšanai un Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanai pārskata periodā;

g) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinošā novērtēšana;

h) stimulu shēmas, tostarp demotivējoši finansiālie nosacījumi, kas piemērojami, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs pārskata periodā neizpilda attiecīgos saistošos darbības uzlabošanas mērķus vai nav īstenojis attiecīgos kopīgos projektus, kas minēti 35. pantā. Piemērojot šādus demotivējošus finansiālos nosacījumus, jo īpaši ņem vērā minētā pakalpojumu sniedzēja sniegto pakalpojumu kvalitātes līmeņa pasliktināšanos, ko izraisījusi darbības uzlabošanas mērķu neizpilde vai kopīgo projektu neīstenošana, un tās ietekmi uz tīklu;

i) riska dalīšanas mehānismi attiecībā uz satiksmi un izmaksām;

j) mērķu noteikšanas, darbības uzlabošanas plānu un mērķu novērtēšanas, uzraudzības un salīdzinošās novērtēšanas grafiki;

k) metodes maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu kopējo izmaksu sadalīšanai starp abām pakalpojumu kategorijām;

l) mehānismi reaģēšanai uz neparedzamiem un nozīmīgiem notikumiem, kas būtiski ietekmē darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas īstenošanu.

11. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšana

1. Komisija pieņem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte” katram pārskata periodam saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru un šā panta 2.–3. punktu. Saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem Komisija var noteikt papildu bāzes līnijas vērtības, sadalījuma vērtības vai salīdzinājuma grupas, kas ļauj novērtēt un apstiprināt darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. panta 3. punktā minētajiem kritērijiem.

2. Šā panta 1. punktā minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus nosaka, pamatojoties uz šādiem būtiskiem kritērijiem:

a) tie veicina aeronavigācijas pakalpojumu darbības un ekonomisko rādītāju pakāpenisku un pastāvīgu uzlabošanu;

b) tie ir reālistiski un sasniedzami attiecīgajā pārskata periodā un vienlaikus veicina ilgtermiņa strukturālo un tehnoloģisko attīstību, kas ļauj sniegt efektīvus, ilgtspējīgus un noturīgus aeronavigācijas pakalpojumus.

3. Lai sagatavotu lēmumus par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija no ieinteresētajām personām vāc visu vajadzīgo informāciju. Pēc Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, palīdz Komisijai veikt minēto lēmumu analīzi un sagatavošanu, šādā nolūkā sniedzot atzinumu.

12. pants

Maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu klasifikācija

1. Pirms katra pārskata perioda sākuma katra dalībvalsts paziņo Komisijai, kurus aeronavigācijas pakalpojumus, kas šajā periodā tiks sniegti gaisa telpā, par kuru tā atbild, tā plāno klasificēt attiecīgi kā maršruta aeronavigācijas pakalpojumus un termināla aeronavigācijas pakalpojumus. Vienlaikus katra dalībvalsts paziņo Komisijai, kuri gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji izraudzīti minēto attiecīgo pakalpojumu sniegšanai.

2. Laikus pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma Komisija pieņem katrai dalībvalstij adresētu īstenošanas lēmumu par to, vai paredzētā attiecīgo pakalpojumu klasifikācija atbilst 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem. Pēc Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, palīdz Komisijai veikt minēto lēmumu analīzi un sagatavošanu, šādā nolūkā sniedzot atzinumu.

3. Ja saskaņā ar 2. punktu pieņemtā lēmumā tiek konstatēts, ka paredzētā klasifikācija neatbilst 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem, attiecīgā dalībvalsts, ņemot vērā minēto lēmumu, iesniedz jaunu paziņojumu, kura noteikumi atbilst minētajiem kritērijiem. Komisija pieņem lēmumu par šo paziņojumu saskaņā ar 2. punktu.

4. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji savus maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus balsta uz klasifikāciju, kuru Komisija atzinusi par atbilstīgu 2. panta 28. un 55. punktā noteiktajiem kritērijiem. Novērtējot izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar 13. panta 3. punktu, Aģentūra, kas darbojas kā DII, pamatojas uz to pašu klasifikāciju.

Izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi

1. Maršruta gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katram pārskata periodam pieņem darbības uzlabošanas plānu projektu visiem maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, ko tie sniedz un attiecīgā gadījumā iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

Darbības uzlabošanas plānu projektus pieņem pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajos ietver Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem atbilstīgus maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”. Minētajos darbības uzlabošanas plānu projektos ņem vērā Eiropas ATM ģenerālplānu. Darbības uzlabošanas plānu projektus dara publiski pieejamus.

2. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos, kas minēti 1. punktā, iekļauj attiecīgu informāciju, ko sniedz tīkla pārvaldnieks. Pirms pieņemt minētos plānu projektus, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji minētos plānus arī iesniedz valsts kompetentajai iestādei, kas atbild par to sertifikāciju, un šī iestāde pārbauda atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

3. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos ietver maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, kas atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem visās galvenajās darbības jomās un papildu nosacījumiem, kuri izklāstīti trešajā daļā.

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nosaka saskaņā ar šādiem parametriem:

a) ja sadalījuma vērtības ir noteiktas saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, — darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertu darbības uzlabošanas mērķu salīdzinājums ar minētajām sadalījuma vērtībām;

b) laika gaitā panākto darbības uzlabojumu izvērtējums par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

c) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja plānotā darbības īstenošanas līmeņa salīdzinājums ar citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kuri ietilpst tajā pašā salīdzinājuma grupā.

Turklāt darbības uzlabošanas plāna projektam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) galvenajiem pieņēmumiem, ko izmanto par pamatu mērķu noteikšanai, un pasākumiem, kas paredzēti mērķu sasniegšanai pārskata periodā, tostarp izmantotajām bāzes līnijas vērtībām, satiksmes prognozēm un ekonomiskajiem pieņēmumiem, jābūt precīziem, adekvātiem un saskanīgiem;

b) darbības uzlabošanas plāna projektam jābūt pilnīgam datu un papildmateriālu ziņā;

c) izmaksu bāzei, ko izmanto maksas noteikšanai, jāatbilst 20. pantam.

4. Izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem novērtē Aģentūra, kas darbojas kā DII, pamatojoties uz 10. panta 3. punkta k) apakšpunktā minētajām metodēm un dažādu pakalpojumu klasifikāciju, kuru Komisija novērtējusi saskaņā ar 12. pantu.

5. Šā panta 1. punktā minētos maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus, tostarp attiecīgā gadījumā izmaksu sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, novērtēšanai un apstiprināšanai.

6. Ja izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs sniedz gan maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumus, Aģentūra, kas darbojas kā DII, vispirms novērtē izmaksu sadalījumu starp attiecīgajiem pakalpojumiem saskaņā ar 4. punktu.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka izmaksu sadalījums neatbilst 4. punktā minētajām metodēm vai klasifikācijai, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz jaunu darbības uzlabošanas plāna projektu, kas atbilst minētajām metodēm un minētajai klasifikācijai.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka izmaksu sadalījums atbilst minētajām metodēm un minētajai klasifikācijai, tā pieņem attiecīgu lēmumu, par to paziņojot attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam un attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei. Valsts uzraudzības iestādei minētā lēmuma secinājumi attiecībā uz izmaksu sadalījumu ir saistoši 14. pantā minētā termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanas nolūkā.

7. Aģentūra, kas darbojas kā DII, novērtē maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus un darbības uzlabošanas plānus saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja piemēro 6. punktu, šo novērtēšanu veic pēc tam, kad saskaņā ar 6. punkta ceturto daļu ir pieņemts lēmums par izmaksu sadalījumu.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā šo projektu apstiprina.

Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka viens vai vairāki maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem vai ka darbības uzlabošanas plāns neatbilst 3. punktā izklāstītajiem papildu nosacījumiem, tā apstiprinājumu atsaka.

8. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atteikusi darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājumu saskaņā ar 7. punktu, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu, kurā vajadzības gadījumā ir pārskatīti mērķi.

9. Aģentūra, kas darbojas kā DII, novērtē 8. punktā minēto pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, Aģentūra, kas darbojas kā DII, to apstiprina.

Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts neatbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, Aģentūra, kas darbojas kā DII, atsaka apstiprinājumu un pieprasa izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam iesniegt galīgo darbības uzlabošanas plāna projektu.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtais pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts ir noraidīts tāpēc, ka tajā ir ietverti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Aģentūra, kas darbojas kā

DII, attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam nosaka darbības uzlabošanas mērķus atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā konstatējumus, kas izklāstīti 7. punktā minētajā lēmumā. Galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, ko iesniedz attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus izklāstītajā veidā noteikusi Aģentūra, kas darbojas kā DII, kā arī pasākumus minēto mērķu sasniegšanai.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tikai tāpēc, ka projekts neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertos darbības uzlabošanas mērķus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, atzinusi par atbilstīgiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atzinusi par neizpildītiem.

Ja saskaņā ar 8. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tāpēc, ka projektā ir ietverti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un turklāt tas neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, noteikusi saskaņā ar trešo daļu, un pasākumus minēto mērķu sasniegšanai, kā arī ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir atzinusi par neizpildītiem.

10. Darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus apstiprinājusi Aģentūra, kas darbojas kā DII, attiecīgie izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem kā galīgos plānus un dara tos publiski pieejamus.

11. Aģentūra, kas darbojas kā DII, termiņos, kuri minēti īstenošanas aktos, kas jāpieņem saskaņā ar 18. pantu, regulāri sniedz ziņojumus par maršruta aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzraudzību, tostarp regulārus novērtējumus par Savienības mēroga maršruta darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un šo novērtējumu rezultātus dara publiski pieejamus.

Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai. Tas ietver informāciju un datus, kas saistīti ar faktiskajām izmaksām un faktiskajiem ieņēmumiem. Ja darbības uzlabošanas mērķi nav sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns nav īstenots pareizi, Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņem lēmumus, ar ko prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem īstenot korektīvus pasākumus. Šie korektīvie pasākumi var ietvert prasību gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam deleģēt attiecīgo pakalpojumu sniegšanu citam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam, ja tas ir objektīvi nepieciešams. Ja darbības uzlabošanas mērķi joprojām netiek sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns joprojām netiek īstenots pareizi, vai ja noteiktie korektīvie pasākumi netiek piemēroti vai netiek pienācīgi piemēroti, Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic izmeklēšanu un sniedz Komisijai atzinumu saskaņā ar 24. panta 2. punktu. Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.

Izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi

1. Termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katram pārskata periodam pieņem darbības uzlabošanas plānu projektu visiem termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, ko tie sniedz un attiecīgā gadījumā iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

Darbības uzlabošanas plānu projektus pieņem pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajos ietver Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem atbilstīgus termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”. Minētajos darbības uzlabošanas plānu projektos ņem vērā Eiropas ATM ģenerālplānu. Darbības uzlabošanas plānu projektus dara publiski pieejamus.

2. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos, kas minēti 1. punktā, iekļauj attiecīgu informāciju, ko sniedz tīkla pārvaldnieks. Pirms pieņemt minētos plānu projektus, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji minētos plānus arī iesniedz valsts kompetentajai iestādei, kas atbild par to sertifikāciju, un šī iestāde pārbauda atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

3. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektos ietver termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, kas atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem visās galvenajās darbības jomās un papildu nosacījumiem, kuri izklāstīti trešajā daļā.

Termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nosaka saskaņā ar šādiem parametriem:

a) ja sadalījuma vērtības ir noteiktas saistībā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, — darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertu darbības uzlabošanas mērķu salīdzinājums ar minētajām sadalījuma vērtībām;

b) laika gaitā panākto darbības uzlabojumu izvērtējums par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

c) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja plānotā darbības īstenošanas līmeņa salīdzinājums ar citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kuri ietilpst tajā pašā salīdzinājuma grupā.

Turklāt darbības uzlabošanas plāna projektam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) galvenajiem pieņēmumiem, ko izmanto par pamatu mērķu noteikšanai, un pasākumiem, kas paredzēti mērķu sasniegšanai pārskata periodā, tostarp izmantotajām bāzes līnijas vērtībām, satiksmes prognozēm un ekonomiskajiem pieņēmumiem, jābūt precīziem, adekvātiem un saskanīgiem;

b) darbības uzlabošanas plāna projektam jābūt pilnīgam datu un papildmateriālu ziņā;

c) izmaksu bāzei, ko izmanto maksas noteikšanai, jāatbilst 20. pantam.

4. Šā panta 1. punktā minētos termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus iesniedz valsts uzraudzības iestādei novērtēšanai un apstiprināšanai.

5. Ja izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs sniedz gan maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumus, termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāna projekts, kas iesniedzams valsts uzraudzības iestādei, ir plāns, attiecībā uz kuru Aģentūra, kas darbojas kā DII, pieņemusi pozitīvu lēmumu par izmaksu sadalījumu saskaņā ar 13. panta 6. punkta trešo daļu.

6. Valsts uzraudzības iestāde novērtē termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus un darbības uzlabošanas plānus saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja piemēro 5. punktu, valsts uzraudzības iestāde novērtējumu balsta uz secinājumiem, kuri izklāstīti Aģentūras, kas darbojas kā DII, pieņemtajā lēmumā attiecībā uz izmaksu sadalījumu.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā šo projektu apstiprina.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka viens vai vairāki termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem vai ka darbības uzlabošanas plāns neatbilst 3. punktā izklāstītajiem papildu nosacījumiem, tā apstiprinājumu atsaka.

7. Ja valsts uzraudzības iestāde ir atteikusi darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājumu saskaņā ar 6. punktu, attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs iesniedz pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu, kurā vajadzības gadījumā ir pārskatīti mērķi.

8. Valsts uzraudzības iestāde novērtē 7. punktā minēto pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem. Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, valsts uzraudzības iestāde to apstiprina.

Ja pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts neatbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, valsts uzraudzības iestāde atsaka apstiprinājumu un pieprasa izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam iesniegt galīgo darbības uzlabošanas plāna projektu.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtais pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts ir noraidīts tāpēc, ka tajā ir ietverti termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, valsts uzraudzības iestāde attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam nosaka darbības uzlabošanas mērķus atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā konstatējumus, kas izklāstīti 6. punktā minētajā lēmumā. Galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, ko iesniedz attiecīgais izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus izklāstītajā veidā noteikusi valsts uzraudzības iestāde, kā arī pasākumus minēto mērķu sasniegšanai.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tikai tāpēc, ka projekts neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertos darbības uzlabošanas mērķus, kurus valsts uzraudzības iestāde atzinusi par atbilstīgiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus valsts uzraudzības iestāde ir atzinusi par neizpildītiem.

Ja saskaņā ar 7. punktu iesniegtā pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta apstiprinājums ir atteikts tāpēc, ka projektā ir ietverti termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi, kas neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un turklāt tas neatbilst 3. punkta trešajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem, galīgajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāiesniedz, iekļauj darbības uzlabošanas mērķus, kurus valsts uzraudzības iestāde noteikusi saskaņā ar trešo daļu, un pasākumus minēto mērķu sasniegšanai, kā arī ietver grozījumus, kas vajadzīgi, ņemot vērā nosacījumus, kurus valsts uzraudzības iestāde ir atzinusi par neizpildītiem.

9. Darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus apstiprinājusi valsts uzraudzības iestāde, attiecīgie izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem kā galīgos plānus un dara tos publiski pieejamus.

10. Attiecīgā valsts uzraudzības iestāde regulāri sniedz ziņojumus par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzību, tostarp regulārus novērtējumus par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un šo novērtējumu rezultātus dara publiski pieejamus.

Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai. Tas ietver informāciju un datus, kas saistīti ar faktiskajām izmaksām un faktiskajiem ieņēmumiem.

Ja darbības uzlabošanas mērķi nav sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns nav īstenots pareizi, valsts uzraudzības iestāde pieņem lēmumus, ar ko prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem īstenot korektīvus pasākumus. Šie korektīvie pasākumi var ietvert prasību gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam deleģēt attiecīgo pakalpojumu sniegšanu citam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam, ja tas ir objektīvi nepieciešams. Ja darbības uzlabošanas mērķi joprojām netiek sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns joprojām netiek īstenots pareizi, vai ja noteiktie korektīvie pasākumi netiek piemēroti vai netiek pienācīgi piemēroti, valsts uzraudzības iestāde lūdz Aģentūru, kas darbojas kā DII, veikt izmeklēšanu saskaņā ar 24. panta 2. punktu, un Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.

11. Dalībvalstis nodrošina, ka lēmumus, ko valsts uzraudzības iestāde pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, var pārskatīt tiesā.

12. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic valsts uzraudzības iestādes uzdevumus saskaņā ar 3. panta 8. punktu, termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektus iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, kopā ar maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektiem. Ja Aģentūra ir pieņēmusi lēmumu attiecībā uz izmaksu sadalījumu, kā minēts 13. panta 6. punkta trešajā daļā, šis lēmums tai ir saistošs termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu projektu novērtēšanas nolūkā.

15. pants

Aģentūras, kas darbojas kā DII, nozīme termināla aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu uzraudzībā

1. Aģentūra, kas darbojas kā DII, regulāri izstrādā Savienības mēroga pārskatu par termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbību un aplūko šo darbību attiecībā pret Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

2. Lai sagatavotu 1. punktā minēto pārskatu, valstu uzraudzības iestādes savus 14. panta 10. punktā minētos ziņojumus paziņo Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un sniedz visu citu informāciju, ko Aģentūra, kas darbojas kā DII, var pieprasīt šajā nolūkā.

16. pants

Tīkla darbības uzlabošanas plāns

1. Tīkla pārvaldnieks par katru pārskata periodu izstrādā tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu attiecībā uz visām tīkla funkcijām, ko tas nodrošina.

Tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu izstrādā pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma. Tajā ietver darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.

2. Tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu iesniedz Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un Komisijai.

Aģentūra, kas darbojas kā DII, pēc Komisijas pieprasījuma sniedz Komisijai atzinumu par tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, pamatojoties uz šādiem būtiskiem kritērijiem:

a) apsvērumi par darbības uzlabojumiem, kas panākti laika gaitā, par pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, un papildus par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;

b) tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīgums datu un papildmateriālu ziņā.

Ja Komisija konstatē, ka tīkla darbības uzlabošanas plāna projekts ir pilnīgs un atspoguļo pienācīgus veiktspējas uzlabojumus, tā pieņem tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu kā galīgo plānu. Pretējā gadījumā Komisija var prasīt, lai tīkla pārvaldnieks iesniedz pārskatītu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu.

17. pants

Darbības uzlabošanas mērķu un darbības uzlabošanas plānu pārskatīšana pārskata periodā

1. Ja pārskata periodā izrādās, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi apstākļu būtisku izmaiņu rezultātu vairs nav adekvāti, un ja mērķu pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga, Komisija pārskata minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus. Uz šādu lēmumu attiecas 11. pants. Kad pārskatīšana veikta, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem jaunus darbības uzlabošanas plānu projektus, uz kuriem attiecas 13. un 14. pants. Tīkla pārvaldnieks izstrādā jaunu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, uz kuru attiecas 16. pants.

2. Lēmumā par pārskatītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas minēti 1. punktā, iekļauj pārejas noteikumus laikposmam, kurš ilgst līdz brīdim, kad kļūst piemērojami galīgie darbības uzlabošanas plāni, kas pieņemti saskaņā ar 13. panta 6. punktu un 14. panta 6. punktu.

3. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji var lūgt Aģentūrai, kas darbojas kā DII, attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, vai arī attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem atļauju pārskata periodā pārskatīt vienu vai vairākus darbības uzlabošanas mērķus. Šādu lūgumu var iesniegt, ja ir sasniegtas brīdinājuma robežvērtības vai ja izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pierāda, ka sākotnējie dati, pieņēmumi un pamatojumi, uz kuriem balstoties tika izstrādāti

darbības uzlabošanas mērķi, būtiskā apmērā un ilgstoši vairs nav precīzi tādu apstākļu dēļ, kurus nevarēja paredzēt darbības uzlabošanas plāna pieņemšanas laikā.

4. Aģentūra, kas darbojas kā DII, attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, vai arī attiecīgā valsts uzraudzības iestāde attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem atļauj attiecīgajam izraudzītajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam veikt paredzēto pārskatīšanu tikai tad, ja tā ir nepieciešama un samērīga un ja pārskatītie darbības uzlabošanas mērķi nodrošina, ka tiek saglabāta atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Ja pārskatīšana ir atļauta, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji pieņem jaunus darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. un 14. pantā izklāstītajām procedūrām.

18. pants

Darbības uzlabošanas sistēmas īstenošana

Lai īstenotu darbības uzlabošanas sistēmu, Komisija pieņem sīki izstrādātas prasības un procedūras attiecībā uz 10. panta 3. punktu, 11., 12., 13., 14., 15., 16. pantu, kā arī 17. pantu, jo īpaši attiecībā uz darbības uzlabošanas plānu projektu izstrādāšanu, darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, to novērtēšanas kritērijiem un nosacījumiem, metodēm izmaksu sadalīšanai starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, darbības uzraudzību un korektīvo pasākumu noteikšanu, kā arī visu procedūru grafiku. Minētās prasības un procedūras izklāsta īstenošanas aktā, ko pieņem saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

↓ 1070/2009 1. pants

~~b) pamatojoties uz ICAO dokumentu Nr. 9854 "Globālās gaisa satiksmes pārvaldības ekspluatācijas koncepcija", atbilstošu galveno darbības jomu izvēle, kuras atbilst jomām, kas noteiktas ATM ģenerālplāna darbības ietvarā, tostarp drošības, vides, veiktspējas un rentabilitātes jomas, un kuras vajadzības gadījumā ir pielāgotas, lai ņemtu vērā Eiropas vienotās gaisa telpas īpašās vajadzības un attiecīgos mērķus šajās jomās, kā arī konkrēta to galveno darbības rādītāju kopuma noteikšana, kas vajadzīgi, lai novērtētu darbību;~~

~~e) Kopienas mēroga darbības mērķu noteikšana, kurus definē, ņemot vērā ieguldījumu, kas konstatēts valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī;~~

~~6. Darbības uzlabošanas sistēmas detalizētas funkcionēšanas vajadzībām Komisija līdz 2011. gada 4. decembrim un piemērotā termiņā, lai varētu ievērot šajā regulā noteiktos termiņus, saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru pieņem īstenošanas noteikumus. Minētie īstenošanas noteikumi attiecas uz šādiem jautājumiem:~~

~~e) kritēriji, pēc kuriem valsts uzraudzības iestādes sagatavo valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānus, tajos iekļaujot valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības mērķus un veicināšanas pasākumu sistēmu. Darbības plāni:~~

~~i) ir pamatoti ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības plāniem;~~

ii) attiecas uz visiem valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka izmaksu bāzes elementiem;

iii) ietver saistošus darbības mērķus, kas atbilst Kopienas mēroga darbības mērķiem; d) valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu novērtēšana, pamatojoties uz valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka plānu; un

e) valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānu uzraudzība, tostarp atbilstoši brīdinājuma mehānismi. d) kritēriji, pēc kuriem vērtē valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem pārskata periodā un uz kuriem balsta brīdināšanas mehānismus;

e) vispārējie principi, saskaņā ar kuriem dalībvalstis izveido veicināšanas pasākumu sistēmu;

f) principi attiecībā uz pārejas mehānisma piemērošanu, kas ir vajadzīgs, lai pielāgotos darbības uzlabošanas sistēmas funkcionēšanai, ne ilgāk kā 12 mēnešus pēc īstenošanas noteikumu pieņemšanas.

b) pārskata periods un laikposmi, kuros vērtē darbības mērķu izpildi un nosaka jaunus mērķus;

a) punktā minēto procedūru saturs un grafiks;

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts

5. Izveidojot darbības uzlabošanas sistēmu, ņem vērā, ka maršruta pakalpojumi, termināļa pakalpojumi un tīkla funkcijas ir atšķirīgi un ka tie attiecināmi tā arī jāskata, ja vajadzīgs, arī darbības novērtēšanai.

↓ 550/2004 (pielāgots)

III NODAĻA

TARIFIKĀCIJAS SISTĒMA

↓ 1070/2009 2. panta 8. punkts

14. pants

Vispārīgi noteikumi

Saskaņā ar 15. un 16. panta prasībām tarifikācijas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem palīdzēs nodrošināt labāku pārredzamību, nosakot, piemērojot un iekasējot maksu no gaisa telpas izmantotājiem, sniegt rentablākus aeronavigācijas pakalpojumus un nodrošināt efektīvākus lidojumus, saglabājot optimālu drošības līmeni. Šī sistēma ir saderīga arī ar 15. pantu 1944. gada Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju un ar Eurocontrol tarifikācijas sistēmu maksājumiem maršrutā.”

↓ 1070/2009 2. panta 9. punkts
(pielāgots)

1915. pants

⊗ **Tarifikācijas sistēmas** ⊗ **P**principi

↓ jauns

1. Neskarot dalībvalstu iespēju šajā pantā minēto gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu finansēt no publiskiem līdzekļiem, gaisa telpas izmantotājiem nosaka, uzliek un piemēro maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem.

2. Maksu nosaka, pamatojoties uz izmaksām, kuras gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem rodas, sniedzot pakalpojumus un īstenojot funkcijas gaisa telpas izmantotāju labā konkrētos atsaucē periodos, kas noteikti 10. panta 2. punktā. Šīs izmaksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem vajadzīgo kapitālieguldījumu veidošanai.

3. Maksa veicina drošu, efektīvu, rezultatīvu un ilgtspējīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu nolūkā sasniegt augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un izpildīt darbības uzlabošanas mērķus, un tā stimulē integrētu pakalpojumu sniegšanu, vienlaikus samazinot aviācijas ietekmi uz vidi.

4. Ieņēmumi no maksas, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, var radīt gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju finanšu pārpalikumu vai zaudējumus tāpēc, ka tiek piemērotas 10. panta 3. punkta h) apakšpunktā minētās stimulu shēmas un 10. panta 3. punkta i) apakšpunktā minētie riska dalīšanas mehānismi.

5. Ieņēmumus no maksas, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem saskaņā ar šo pantu, neizmanto, lai finansētu pakalpojumus, kurus sniedz saskaņā ar tirgus nosacījumiem atbilstīgi 8. pantam.

6. Finanšu datus par izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām, faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem paziņo valstu uzraudzības iestādēm un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un dara publiski pieejamus.

20. pants

Izmaksu bāze maksas noteikšanai

1. Izmaksu bāzi maksai par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un maksai par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem veido aprēķinātās izmaksas, kas saistītas ar šo pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā maršruta tarifikācijas zonā un termināla tarifikācijas zonā, kā noteikts darbības uzlabošanas plānos, kas pieņemti saskaņā ar 13. un 14. pantu.

2. Šā panta 1. punktā minētajās aprēķinātajās izmaksās iekļauj attiecīgo objektu un pakalpojumu izmaksas, atbilstīgās kapitālieguldījumu un aktīvu amortizācijas procentu summas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas.

3. Šā panta 1. punktā minētajās aprēķinātajās izmaksās iekļauj arī šādas izmaksas:

a) izmaksas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII;

b) izmaksas vai to daļas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar pārraudzību un sertifikāciju, ko veic valsts uzraudzības iestādes, ja vien dalībvalstis šādu izmaksu segšanai neizmanto citus finansiālos resursus;

c) izmaksas, kas gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un tīkla funkciju nodrošināšanu, tostarp saistībā ar tīkla pārvaldniekam uzticētajiem uzdevumiem, ja vien dalībvalstis šādu izmaksu segšanai neizmanto citus finansiālos resursus.

4. Aprēķinātajās izmaksās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu uzliktajiem sodiem, kas minēti 42. pantā, un par korektīviem pasākumiem, kas minēti 13. panta 11. punktā un 14. panta 10. punktā.

5. Šķērssubsīdijas starp maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem nav atļautas. Izmaksas, kas saistītas gan ar maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, gan ar termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, proporcionāli sadala starp maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, izmantojot pārredzamas metodes. Šķērssubsīdijas starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem jebkurā no šīm abām kategorijām ir atļautas tikai tad, ja tām ir objektīvs pamatojums un ja tās ir pārredzami identificētas saskaņā ar 25. panta 3. punktu.

6. Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju par savu izmaksu bāzi Aģentūrai, kas darbojas kā DII, valstu uzraudzības iestādēm un Komisijai. Šajā nolūkā izmaksas sadala saskaņā ar 25. panta 3. punktā minēto grāmatvedības nodalīšanu, nošķirot personāla izmaksas, darbības izmaksas, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksas, kapitāla izmaksas, izmaksas par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un ārkārtas izmaksas.

21. pants

Vienības likmju noteikšana

1. Vienības likmes nosaka katram kalendārajam gadam un katrai tarifikācijas zonai, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām un satiksmes prognozēm, kas noteiktas darbības uzlabošanas plānos, kā arī piemērojamajām korekcijām, kas izriet no iepriekšējiem gadiem un citiem ieņēmumiem.

2. Vienības likmes nosaka valstu uzraudzības iestādes pēc tam, kad Aģentūra, kas darbojas kā DII, ir pārbaudījusi, vai tās atbilst 19. pantam, 20. pantam un šim pantam. Ja Aģentūra, kas darbojas kā DII, konstatē, ka vienības likme neatbilst minētajām prasībām, attiecīgā valsts uzraudzības iestāde atbilstīgi pārskata vienības likmi. Ja vienības likme joprojām neatbilst minētajām prasībām, Aģentūra, kas darbojas kā DII, veic izmeklēšanu un sniedz atzinumu Komisijai saskaņā ar 24. panta 2. punktu, un Komisija var rīkoties saskaņā ar 24. panta 3. punktu.

Tarifikācijas vajadzībām un gadījumā, ja pārslogotība izraisa nozīmīgas tīkla problēmas, tostarp ekoloģisko raksturlielumu pasliktināšanos, Komisija ar īstenošanas regulu, kas pieņemta saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, var noteikt kopīgu maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vienības likmi visā Eiropas vienotajā gaisa telpā un sīki izstrādātus noteikumus un procedūras tās piemērošanai. Pirmajā daļā minēto kopīgo vienības likmi aprēķina, pamatojoties uz attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju

dažādo vienības likmju vidējo svērto vērtību. Ieņēmumus no kopīgās vienības likmes pārdala, lai nodrošinātu attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ieņēmumu neitralitāti.

22. pants

Maksas noteikšana

1. Maksu par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu gaisa telpas izmantotājiem piemēro saskaņā ar nediskriminējošiem nosacījumiem, ņemot vērā dažādu attiecīgo gaisa kuģu tipu relatīvo lietderīgo veikspēju. Dažādiem gaisa telpas izmantotājiem piemērojot maksu par vienu un to pašu pakalpojumu, neņem vērā izmantotāja valstspiederību vai kategoriju;

2. Maksu par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem konkrētam lidojumam konkrētā maršruta tarififikācijas zonā aprēķina, pamatojoties uz šai maršruta tarififikācijas zonai noteikto vienības likmi un maršruta pakalpojumu vienībām attiecīgajam lidojumam. Maksu veido viens vai vairāki mainīgi komponenti, un katrs no tiem ir pamatots ar objektīviem faktoriem.

3. Maksu par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem konkrētam lidojumam konkrētā termināla tarififikācijas zonā aprēķina, pamatojoties uz šai termināla tarififikācijas zonai noteikto vienības likmi un termināla pakalpojumu vienībām attiecīgajam lidojumam. Aprēķinot maksu par termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, lidojuma pieeju un izlidošanu uzskata par vienu lidojumu. Maksu veido viens vai vairāki mainīgi komponenti, un katrs no tiem ir pamatots ar objektīviem faktoriem.

4. Ir pieļaujama dažu gaisa telpas izmantotāju, jo īpaši vieglo gaisa kuģu un valsts gaisa kuģu, atbrīvošana no maksas par aeronavigācijas pakalpojumiem ar nosacījumu, ka šāda atbrīvojuma izmaksas sedz no citiem resursiem un neuzliek citiem gaisa telpas izmantotājiem.

5. Maksu modulē, lai mudinātu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lidostas un gaisa telpas izmantotājus atbalstīt ekoloģisko raksturlielumu vai pakalpojumu kvalitātes uzlabojumus, piemēram, ilgtspējīgu alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu, veikspējas palielināšanu, kavējumu samazināšanu un ilgtspējīgu attīstību, vienlaikus saglabājot optimālu drošuma līmeni, jo īpaši Eiropas ATM ģenerālpilāna īstenošanai. Modulācija izpaužas kā finansiāls izdevīgums vai neizdevīgums, un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem tā ir ieņēmumu ziņā neitrāla.

23. pants

Tarififikācijas sistēmas īstenošana

Lai īstenotu tarififikācijas sistēmu, Komisija pieņem sīki izstrādātas prasības un procedūras attiecībā uz 19., 20., 21. un 22. pantu, jo īpaši attiecībā uz izmaksu bāzēm un aprēķinātajām izmaksām, vienības likmju noteikšanu, stimulu shēmām un riska dalīšanas mehānismiem un maksas modulāciju. Minētās prasības un procedūras izklāsta īstenošanas aktā, ko pieņem saskaņā ar 37. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

↓ 1070/2009 2. panta 9. punkts

~~a) izmaksas, kas jāsadala starp gaisa telpas izmantotājiem, ir aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas aprēķinātās izmaksas, ieskaitot attiecīgās kapitālieguldījumu un aktīvu amortizācijas procentu summas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas. Aprēķinātās izmaksas ir tās izmaksas, kuras noteiktas dalībvalsts~~

attiecīgās valsts vai funkcionālo gaisa bloku līmenī vai nu atsaucē perioda sākumā attiecībā uz pamatregulas 11. pantā minētā atsaucē perioda katru kalendāro gadu, vai arī atsaucē perioda laikā saskaņā ar attiecīgajiem pielāgojumiem, kuros izmantoti pamatregulas 11. pantā noteiktie brīdinājuma mehānismi;

b) izmaksas, kas jāņem vērā šajā sakarā, novērtē attiecībā pret iekārtām un paredzētajiem pakalpojumiem, kurus īsteno saskaņā ar ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānu Eiropas reģionam. Tajās var iekļaut arī izmaksas, kas rodas dalībvalsts uzraudzības iestādēm un/vai kvalificētām iestādēm, kā arī citas izmaksas, kuras rodas attiecīgajai dalībvalstij un pakalpojumu sniedzējam, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus. Tajās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu noteiktajām soda sankcijām saskaņā ar pamatregulas 9. pantu vai par jebkādiem korektīviem pasākumiem, ko dalībvalstis veic saskaņā ar pamatregulas 11. pantu;

c) attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem un kā minēts attiecīgajos pamatnolīgumos, dalībvalstīm jāīsteno pamatoti centieni, lai vienotos par tarifikācijas politikas kopējiem principiem;

d) dažādu aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas nosaka atsevišķi, kā paredzēts 12. panta 3. punktā;

e) šķērssubsīdijas nedrīkst izmaksāt maršruta pakalpojumiem un termināla pakalpojumiem. Ar termināla un maršruta pakalpojumiem saistītās izmaksas proporcionāli jāsadala starp termināla un maršruta pakalpojumiem, pamatojoties uz pārredzamu metodiku. Dažādiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jebkurā no šīm kategorijām šķērssubsīdijas ir atļautas, tikai ja tām ir objektīvs pamatojums un ja tās skaidri identificē;

f) nodrošina to, ka izmaksu bāze maksājumiem ir pārredzama. Lai pārskatītu pakalpojumu sniedzēja prognozes, faktiskās izmaksas un ieņēmumus, pieņem īstenošanas noteikumus par to, kā pakalpojumu sniedzējiem jāsniedz informācija. Notiek regulāra informācijas apmaiņa starp dalībvalsts uzraudzības iestādēm, pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, Komisiju un Eurocontrol.

3. Nosakot maksājumus saskaņā ar 2. punktu, dalībvalstis ievēro šādus principus:

a) maksājumus nosaka par aeronavigācijas pakalpojumu pieejamību ar nediskriminējošiem nosacījumiem. Piemērojot maksājumus dažādiem gaisa telpas izmantotājiem par vienu un to pašu pakalpojumu, ņem vērā izmantotāja valsts piederību vai kategoriju;

b) ir pieļaujama dažu izmantotāju, īpaši vieglo lidaparātu un valsts gaisa kuģu atbrīvošana no maksājumiem, ja šīs izmaksas neuzliek citiem izmantotājiem;

c) maksājumus nosaka kalendārajam gadam, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām, vai arī tos var noteikt atbilstoši dalībvalstu pieņemtajiem noteikumiem, ar kuriem nosaka maksimālo līmeni vienotajai likmei vai katra gada ieņēmumiem laika periodā, kas nepārsniedz piecus gadus;

d) aeronavigācijas pakalpojumi var dot pietiekamus ieņēmumus, kas nodrošina pamatotu atdevi no aktīviem, lai veidotu vajadzīgos kapitālieguldījumus;

e) maksājumi atspoguļo aeronavigācijas pakalpojumu un gaisa telpas izmantotājiem pieejamo iekārtu izmaksas, ņemot vērā dažādu tipu gaisa kuģu relatīvo lietderīgo jaudu;

f) maksājumi veicina drošu, profesionālu un efektīvu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, lai sasniegtu augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un ievērojot darbības mērķus, un ar tiem stimulē integrētu pakalpojumu sniegšanu, tā samazinot aviācijas ietekmi uz vidi. Ar

~~šādu mērķi un saistībā ar valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības rezultātu plāniem valstu uzraudzības iestādes var izveidot mehānismus, tostarp stimulus ar finansiālām priekšrocībām un kavējošiem faktoriem, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus un/vai gaisa telpas izmantotājus mudina atbalstīt tādu uzlabojumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā kā potenciāla palielināšana, kavējumu skaita samazināšana un ilgtspējīga attīstība, vienlaikus uzturot optimālu drošības līmeni.~~

~~4. Komisija pieņem sīki izstrādātus šā panta īstenošanas noteikumus saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.~~

↓ 1070/2009 2. panta 11. punkts

~~15. pants~~

Atbilstības pārskatīšana

~~1. Komisija, sadarbojoties ar dalībvalstīm, paredz nepārtraukti pārskatīt atbilstību principiem un noteikumiem, kas minēti 14. un 15. pantā. Komisija dara visu iespējamo, lai izveidotu mehānismus *Eurocontrol* kompetences izmantošanai, un pārskatīšanas rezultātus dāris zināmus dalībvalstīm, *Eurocontrol* un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.~~

~~2. Pēc vienas vai vairāku dalībvalstu pieprasījuma, ja tās uzskata, ka 14. un 15. pantā paredzētos principus un noteikumus nepiemēro pareizi, vai pēc savas iniciatīvas Komisija izmeklē jebkuru apgalvojumu par neatbilstību attiecīgajiem principiem un/vai noteikumiem vai to nepiemērošanu. Neskarot 18. panta 1. punkta noteikumus, Komisija par izmeklēšanas rezultātiem informē dalībvalstis, *Eurocontrol* un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus. Divos mēnešos pēc pieprasījuma saņemšanas pēc attiecīgās dalībvalsts uzklaušīšanas un pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru Komisija pieņem lēmumu par šīs regulas 14. un 15. panta piemērošanu un par to, vai attiecīgo praksi var turpināt.~~

~~3. Komisija savu lēmumu adresē dalībvalstīm un par to informē pakalpojumu sniedzēju, ciktāl šāda informēšana uz to juridiski attiecas. Jebkura dalībvalsts vienā mēnesī Komisijas lēmumu var iesniegt Padomei. Mēneša laikā Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.~~

↓ jauns

~~24. pants~~

Darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ievērošanas pārskatīšana

1. Komisija regulāri pārskata gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un dalībvalstu atbilstību attiecīgi 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem. Komisija rīkojas, apspriežoties ar Aģentūru, kas darbojas kā DII, un ar valstu uzraudzības iestādēm.

2. Pēc vienas vai vairāku dalībvalstu, valsts uzraudzības iestādes vai Komisijas pieprasījuma Aģentūra, kas darbojas kā DII, izmeklē katru norādījumu uz neatbilstību 1. punktā minētajam. Ja ir pazīmes, kas norāda uz šādu neatbilstību, Aģentūra, kas darbojas kā DII, var sākt izmeklēšanu pēc savas iniciatīvas. Tā pabeidz izmeklēšanu četru mēnešu laikā pēc

pieprasījuma saņemšanas, uzklausiņusi dalībvalsti, attiecīgo valsts uzraudzības iestādi un attiecīgo izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju. Neskarot 41. panta 1. punktu, Aģentūra, kas darbojas kā DII, izmeklēšanas rezultātus dara zināmus attiecīgajām dalībvalstīm, attiecīgajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un Komisijai.

3. Komisija var sniegt atzinumu par to, vai dalībvalstis un/vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji ir nodrošinājuši atbilstību 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem, un paziņo šo atzinumu attiecīgajai dalībvalstij vai attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam.

↓ 550/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

2512. pants

⊗ Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ⊗ ~~E~~finanšu pārskatu pārredzamība

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji neatkarīgi no savas īpašumtiesību sistēmas vai juridiskās formas ⊗ struktūras ⊗ ⇒ katru gadu ⇐ sagatavo, ~~iesniedz auditam~~ un publicē savus finanšu pārskatus. Šie pārskati atbilst starptautiskajiem grāmatvedības ~~uzskaites~~ standartiem, ko pieņēmusi ~~Kopiena~~ ⊗ Savienība ⊗. Ja ⊗ aeronavigācijas ⊗ pakalpojumu sniedzēja juridiskā statusa dēļ nav iespējama pilnīga atbilstība starptautiskajiem grāmatvedības ~~uzskaites~~ standartiem, tad pakalpojumu sniedzējs ~~dara visu iespējamo, lai~~ šādu atbilstību ~~maksimāli~~ nodrošinātu tādā mērā, kādā ~~maksimāli~~ iespējams. ~~2. Visos gadījumos~~ ~~a~~ Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji publicē gada ziņojumu, un tiem regulāri izdara ⊗ šajā punktā minēto pārskatu ⊗ neatkarīgu ~~auditu~~ ⊗ revīziju ⊗.

↓ jauns

2. Valstu uzraudzības iestādēm un Aģentūrai, kas darbojas kā DII, ir tiesības piekļūt to uzraudzībā esošo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatiem. Dalībvalstis var nolemt piešķirt piekļuvi šiem pārskatiem citām uzraudzības iestādēm.

↓ 1070/2009 2. panta 7. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

3. ~~Sniedzot pakalpojumu paketi, a~~ Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ⇒ iekšējā grāmatvedībā veic atsevišķu uzskaiti par katru aeronavigācijas pakalpojumu ⇐ ~~norāda aeronavigācijas pakalpojumu radītās izmaksas un ienākumus, tos sadalot saskaņā ar 14. pantā norādīto tarifikaācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem, un vajadzības gadījumā uztur konsolidētos pārskatus par citiem pakalpojumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumi, kā tas būtu jādara, ⇒ lai novērstu diskrimināciju, šķērssubsidēšanu un konkurences kropļošanu gadījumā, ⇐ ja attiecīgos ⊗ minētos ⊗ pakalpojumus ~~sniegtu~~ ⊗ nodrošinātu ⊗ atsevišķi uzņēmumi. ⇒ Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic arī atsevišķu uzskaiti par katru darbību, ja tas: ⇐~~

↓ jauns

- a) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus, kas iepirkti saskaņā ar 8. panta 1. punktu, un aeronavigācijas pakalpojumus, uz kuriem minētais noteikums neattiecas;
- b) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus un veic jebkādas citas darbības, tostarp sniedz kopīgus informācijas pakalpojumus;
- c) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus Savienībā un trešās valstīs.

Aprēķinātās izmaksas, faktiskās izmaksas un ieņēmumus, kas rodas no aeronavigācijas pakalpojumiem, iedala personāla izmaksās, darbības izmaksās, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksās, kapitāla izmaksās, izmaksās par nodevām un maksājumiem Aģentūrai, kas darbojas kā DII, un ārkārtas izmaksās un dara publiski pieejamas, ievērojot konfidencialas informācijas aizsardzību.

4. Finanšu datus par izmaksām un ieņēmumiem, kas paziņoti saskaņā ar 19. panta 6. punktu, un citu informāciju, kas attiecas uz vienības likmju aprēķināšanu, revidē vai pārbauda valsts uzraudzības iestāde vai no attiecīgā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja neatkarīga struktūra un apstiprina valsts uzraudzības iestāde. Revīzijas slēdzienus dara publiski pieejamus.

↓ 550/2004

~~4. Dalībvalstis izraugās kompetentās iestādes, kam ir tiesības piekļūt to pakalpojumu sniedzēju finanšu pārskatiem, kuri sniedz pakalpojumus gaisa telpā, par ko tās atbild.~~

~~5. Dalībvalstis var piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 19. jūlija Regulas (EK) Nr. 1606/2002 par starptautisko grāmatvedības standartu piemērošanu⁵² 9. panta pārējās noteikumus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas ir minētās regulas piemērošanas jomā.~~

↓ 1070/2009 2. panta 5. punkts

~~9.a pants~~

~~Funkcionālie gaisa telpas bloki~~

~~1. Līdz 2012. gada 4. decembrim dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu funkcionālo gaisa telpas bloku ieviešanu, lai sasniegtu vajadzīgo gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kapacitāti un efektivitāti Eiropas vienotajā gaisa telpā un uzturētu augstu drošības līmeni, kā arī sniegtu ieguldījumu kopējā gaisa satiksmes sistēmas darbībā un mazinātu ietekmi uz vidi.~~

~~3. Dalībvalstīm pēc iespējas plašāk jāsadarbojas, jo īpaši dalībvalstīm, kas kaimiņos veido funkcionālus gaisa telpas blokus, lai nodrošinātu šā noteikuma ievērošanu. Vajadzības~~

⁵²

OV L 243, 11.9.2002., 1. lpp.

gadījumā sadarbībā var iesaistīt trešās valstis, kas ņem dalību funkcionālajos gaisa telpas blokos.

~~2. Funkcionālie gaisa telpas bloki jo īpaši:~~

- ~~a) ir pamatoti ar drošības analīzi;~~
- ~~b) nodrošina gaisa telpas optimālu izmantošanu, ņemot vērā gaisa satiksmes plūsmas;~~
- ~~c) nodrošina atbilstību Eiropas maršrutu tīklam, kas izveidots saskaņā ar Gaisa telpas regulas 6. pantu;~~
- ~~d) ir pamatoti ar šo bloku vispārējo pievienoto vērtību, ieskaitot tehnisko līdzekļu un cilvēku resursu optimālu izmantošanu, balstoties uz izmaksu un ieguvumu analīzes;~~
- ~~e) nodrošina gaisa satiksmes vadības kompetences funkcionālu un elastīgu nodošanu no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības citai;~~
- ~~f) nodrošina dažādu gaisa telpas konfigurāciju savienojamību, cita starpā optimizējot pašreizējos lidojumu informācijas reģionus;~~
- ~~g) atbilst ICAO ietvaros noslēgto reģionālo vienošanos nosacījumiem;~~
- ~~h) attiecībā uz blokiem ievēro reģionālās vienošanās, kas ir spēkā šīs regulas spēkā stāšanās dienā, jo īpaši vienošanās ar trešām valstīm; un~~
- ~~i) veicina atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem.~~

~~3. Funkcionālo gaisa telpas bloku var izveidot, tikai kopēji vienojoties visām dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā trešām valstīm, kuru pārziņā ir kāda daļa no funkcionālajā gaisa telpas blokā iekļautās gaisa telpas.~~

~~Pirms paziņot Komisijai par funkcionāla gaisa telpas bloka izveidi, attiecīgā(ās) dalībvalsts(is) sniedz Komisijai, citām dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām attiecīgas ziņas un dod tām iespēju iesniegt savus apsvērumus.~~

~~4. Ja funkcionālais gaisa telpas bloks attiecas uz gaisa telpu, kas pilnībā vai daļēji ir divu vai vairāku dalībvalstu pārziņā, vienošanās, ar kuru izveido funkcionālo gaisa telpas bloku, ietver nepieciešamos noteikumus par bloka pārveidošanu un vienas dalībvalsts izstāšanos no bloka, iekļaujot pārejas noteikumus.~~

~~5. Ja saistībā ar kādu funkcionālo gaisa telpas bloku divām vai vairākām dalībvalstīm rodas nesaskaņas, kas saistītas ar to pārziņā esošo gaisa telpu, attiecīgās dalībvalstis var kopīgi aicināt Vienotās gaisa telpas komiteju paust viedokli. Komiteja adresē viedokli attiecīgajām dalībvalstīm. Neskarot 63. punktu, dalībvalstis ņem vērā šo viedokli, lemjot par risinājumu.~~

~~6. Pēc dalībvalstu paziņojumu saņemšanas par vienošanos un paziņojumiem, kas minēti 3. un 4. punktā, Komisija novērtē katra funkcionālā gaisa telpas bloka atbilstību 2. punktā noteiktajām prasībām un iesniedz novērtējuma rezultātus Eiropas Vienotās gaisa telpas komitejai apspriešanai. Ja Komisija konstatē, ka viens vai vairāki funkcionālie gaisa telpas bloki neatbilst prasībām, tā uzsāk dialogu ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai panāktu vienprātību jautājumā par vajadzīgajiem pasākumiem stāvokļa uzlabošanai.~~

~~7. Neskarot 6. punktu, šā panta 3. un 4. punktā paredzētās vienošanās un paziņojumi ir jāpaziņo Komisijai publicēšanai Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Šādā publikācijā jānorāda datums, kurā attiecīgais lēmums stājas spēkā.~~

~~8. Ievērojot pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru, līdz 2010. gada 4. decembrim izstrādā norādījumus funkcionālo gaisa telpas bloku izveidei un pārveidošanai.~~

~~Komisija līdz 2011. gada 4. decembrim, ievērojot pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru, pieņem īstenošanas noteikumus attiecībā uz informāciju, kura attiecīgajai(-ām) dalībvalstij(-īm) ir jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveides vai pārveidošanas saskaņā ar šā panta 3. punktu.~~

~~9.b pants~~

~~Funkcionālo gaisa telpas bloku sistēmas koordinators~~

~~1. Lai veicinātu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi, Komisija var izraudzīties fizisku personu, kas darbosies kā funkcionālo gaisa telpas bloku sistēmas koordinators ("koordinators"). Komisija rīkojas saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.~~

~~2. Neskarot 9.a panta 5. punktu, koordinators pēc ieinteresēto dalībvalstu un, attiecīgā gadījumā, trešo valstu, kuras piedalās tā paša funkcionālā gaisa telpas bloka izveidē, pieprasījuma palīdz pārvarēt grūtības sarunu gaitā, lai paātrinātu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi. Koordinators rīkojas, izmantojot ieinteresēto dalībvalstu un, attiecīgā gadījumā, trešo valstu, kuras piedalās tā paša funkcionālā gaisa telpas bloka izveidē, piešķirto mandātu.~~

~~3. Koordinators rīkojas objektīvi, jo īpaši attiecībā uz dalībvalstīm, trešām valstīm, Komisiju un ieinteresētajām personām.~~

~~4. Koordinators nedrīkst izpaust informāciju, kas iegūta, tam pildot savas funkcijas, izņemot gadījumus, kad ir saņemta atļauja no dalībvalsts(-īm) vai attiecīgajām trešām valstīm.~~

~~5. Koordinators pēc savas izraudzīšanas ik pēc trim mēnešiem iesniedz ziņojumu Komisijai, Vienotās gaisa telpas komitejai un Eiropas Parlamentam. Šajā ziņojumā iekļauj sarunu un panākto rezultātu kopsavilkumu.~~

~~6. Koordinators pilnvaras beidzas, parakstot pēdējo vienošanos par funkcionālu gaisa telpas bloku, bet ne vēlāk kā 2012. gada 4. decembrī.~~

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts

(pielāgots)

⇒ jauns

IV NODALA ✧ TĪKLA PĀRVALDĪBA ✧

266. pants

Tīkla ✧ funkcijas ✧ pārvaldība un izstrāde

1. Gaisa satiksmes pārvaldības (~~ATM~~) tīkla funkcijās ~~am jānodrošina iespēja optimāli izmantot~~ gaisa telpas ~~un nepietiekamo resursu ilgtspējīgu un efektīvu izmantošanu.~~ ~~✧ un ✧~~ Tās arī ~~✧~~ nodrošina ~~at,~~ ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot ~~vēlamās~~ ~~✧~~ ekoloģiski optimālas ~~✧~~ trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālu ~~uas piekļuves~~ iespēju ~~pieklūt~~ gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs tīkla funkcijas ~~✧~~, kas uzskaitītas 2. un 3. punktā, atbalsta Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, un to pamatā ir darbības prasības ~~✧ ir vērstas uz to, lai atbalstītu iniciatīvas valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, un to nodrošinās, ievērojot prasību nošķirt regulatīvās funkcijas no pamatfunkcijām.~~

2. ~~Šā panta 1. punktā paredzēto mērķu sasniegšanai un neierobežojot dalībvalstu atbildību par iekšzemes maršrutiem un gaisa telpas struktūru, Komisija nodrošina, ka tiek veiktas šādas~~ ✧ Šā panta 1. punktā minētās tīkla ✧ funkcijas ✧ ir šādas ✧:

a) Eiropas ~~maršrutu tīkla~~ ~~✧~~ gaisa telpas struktūru ~~✧~~ izveide ~~✧~~ un pārvaldība ~~✧~~;

~~✧~~ b) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība; ~~✧~~

~~c)~~ nepietiekamo resursu, jo īpaši radiofrekvenču, koordinācija vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, kā arī radiolokācijas atstarotāju kodu koordinācija.

↓ jauns

3. Šā panta 1. punktā minētās tīkla funkcijas ir arī šādas:

a) tīkla gaisa telpas plānošanas optimizācija un gaisa satiksmes pakalpojumu deleģēšanas veicināšana, sadarbojoties ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un dalībvalstu iestādēm;

b) gaisa satiksmes vadības veikspējas nodrošināšanas pārvaldība tīklā, kā noteikts saistošajā tīkla darbības plānā;

c) koordinācijas un atbalsta funkcija tīkla krīzes gadījumā;

d) gaisa satiksmes plūsmas un veikspējas pārvaldība;

e) Eiropas ATM tīkla infrastruktūras izvēršanas darbību plānošanas, uzraudzības un koordinācijas pārvaldība saskaņā ar Eiropas ATM ģenerālplānu, ņemot vērā darbības vajadzības un saistītās darbības procedūras;

f) Eiropas ATM tīkla infrastruktūras funkcionēšanas uzraudzība.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts

4. ~~Pirmajā daļā~~ Šā panta 2. un 3. punktā uzskaitītās funkcijas neparedz vispārēja rakstura saistošus pasākumus vai politisku lēmumu pieņemšanu. ~~Tajās ņem vērā priekšlikumus, kas radušies valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.~~ Šīs funkcijas koordinē ar

militārajām iestādēm, ievērojot saskaņotās procedūras attiecībā uz gaisa telpas elastīgu izmantošanu.

↓ jauns

5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 36. pantu, lai grozītu šo regulu nolūkā papildināt 2. un 3. punktā uzskaitītās funkcijas, ja tas nepieciešams tīkla funkcionēšanai un darbībai.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts
(pielāgots)

27. pants

⊠ Tīkla pārvaldnieks ⊠

↓ jauns

1. Lai sasniegtu 26. pantā minētos mērķus, Komisija ar Aģentūras atbalstu attiecīgā gadījumā nodrošina, ka tīkla pārvaldnieks veicina 26. pantā izklāstīto tīkla funkciju izpildi, šādā nolūkā veicot 4. punktā minētos uzdevumus.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

2. Komisija pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju un ievērojot 4. punktā minētos īstenošanas noteikumus, var uzticēt ⊠ norīkot ⊠ Eurocontrol vai kādai citai objektīvai un kompetentai struktūrai ⇒ veikt tīkla pārvaldnieka ⇐ uzdevumus, kas vajadzīgi pirmajā daļā uzskaitīto funkciju izpildei. Šajā nolūkā Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Šajā lēmumā par norīkošanu iekļauj norīkošanas noteikumus un nosacījumus, tostarp attiecībā uz tīkla pārvaldnieka finansēšanu.

3. Šo ⇒ Tīkla pārvaldnieka ⇐ uzdevumu izpildei jānotiek ⇒ neatkarīgi, ⇐ objektīvi un izmaksu ziņā efektīvā veidā, un tos veic dalībvalstu vai ieinteresēto personu vārdā. Šo uzdevumu izpildei nodrošina pienācīgu vadību ⊠ pārvaldību ⊠, kas paredz nodalīt atbildību par sniegtajiem pakalpojumiem ⊠ sniegšanu ⊠ un par regulējumu, ⇒ gadījumā, ja kompetentajai struktūrai, kas norīkota veikt tīkla pārvaldnieka uzdevumus, ir arī regulatīvas funkcijas. ⇐ ⇒ Tīkla pārvaldnieks, veicot uzdevumus, ņem ⇐ ņemot vērā visa ATM tīkla vajadzības, turklāt ar ⇒ un pilnībā iesaista ⇐ gaisa telpas izmantotājus, un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, ⇒ lidlauku ekspluatantus un militārās iestādes ⇐ pilnīgu iesaistīšanos.

↓ jauns

4. Tīkla pārvaldnieks veicina tīkla funkciju izpildi, īstenojot atbalsta pasākumus, kuru mērķis ir droša un efektīva tīkla plānošana un darbība parastos un krīzes apstākļos, un pasākumus, kuru mērķis ir nepārtraukti uzlabot tīkla darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā un tīkla vispārējo darbību, jo īpaši attiecībā uz darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanu. Tīkla pārvaldnieka veiktajās darbībās ņem vērā vajadzību pilnībā integrēt tīklā lidostas.

5. Tīkla pārvaldnieks cieši sadarbojas ar Aģentūru, kas darbojas kā DII, lai nodrošinātu, ka 10. pantā minētie darbības uzlabošanas mērķi tiek pienācīgi atspoguļoti veiktspējā, ko nodrošina atsevišķi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un par ko tīkla pārvaldnieks un minētie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vienojušies tīkla darbības plānā.

6. Tīkla pārvaldnieks:

a) lemj par atsevišķiem pasākumiem, kuru mērķis ir īstenot tīkla funkcijas un atbalstīt saistošā tīkla darbības plāna rezultātīvu īstenošanu un saistošo darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu;

b) konsultē Komisiju un sniedz attiecīgu informāciju Aģentūrai, kas darbojas kā DII, par ATM tīkla infrastruktūras izvēršanu saskaņā ar Eiropas ATM ģenerālplānu, jo īpaši, nolūkā noteikt tīklam nepieciešamās investīcijas.

7. Tīkla pārvaldnieks pieņem lēmumus sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītās personas, cik vien iespējams, rīkojas nolūkā uzlabot tīkla funkcionēšanu un darbību. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas process veicina tīkla interešu ievērošanu.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts

~~3. Komisija pēc pienācīgas apspriešanās ar nozares ieinteresētajām personām var papildināt 2. punktā uzskaitīto funkciju sarakstu. Pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto procedūru.~~

↓ jauns

8. Ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, Komisija paredz sīki izstrādātus noteikumus par tīkla funkciju izpildi, tīkla pārvaldnieka uzdevumiem, pārvaldības mehānismiem, tostarp lēmumu pieņemšanas procesiem, un krīzes pārvaldību.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts

~~4. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu pieņem sīki izstrādātus noteikumus šajā pantā paredzēto pasākumu īstenošanai, izņemot tos, kas minēti 6. līdz 9. punktā. Šie īstenošanas noteikumi jo īpaši attiecas uz:~~

~~a) tādu procesu un procedūru koordinēšanu un saskaņošanu, kuru mērķis ir uzlabot aeronavigācijas frekvenču pārvaldību, cita starpā principu un kritēriju izstrādi;~~

~~b) galveno funkciju, kuras mērķis ir laikus noteikt un piešķirt vajadzīgas frekvences Eiropas vispārējai gaisa satiksmei atvēlētajā diapazonā, lai palīdzētu nodrošināt Eiropas aviācijas tīkla izveidi un darbību;~~

~~c) tīkla papildu funkcijām atbilstoši ATM ģenerālplānam;~~

~~d) sīki izstrādātu kārtību lēmumu pieņemšanai, sadarbojoties dalībvalstīm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un tīkla vadības funkcijai attiecībā uz 2. punktā minētajiem uzdevumiem;~~

~~e) iesaistīto ieinteresēto personu apspriešanās kārtību, pieņemot lēmumus valsts un Eiropas mērogā; kā arī kā arī~~

~~f) uzdevumu un pienākumu sadali starp tīkla vadības nodrošinātājiem un valsts frekvenču pārvaldītājiem, kas skar Starptautiskās Telekomunikāciju savienības vispārējai gaisa satiksmei atvēlēto radiofrekvenču spektru, lai panāktu, ka valsts frekvenču pārvaldītāji turpina pārvaldīt piešķirtās frekvences, kuras neietekmē tīkla darbību. Gadījumos, kad tāda ietekme pastāv, valsts frekvenču pārvaldītāji sadarbojas ar tīkla vadības nodrošinātājiem, lai optimizētu frekvenču izmantošanu.~~

↓ jauns

9. Dalībvalstis izskata gaisa telpas struktūras plānošanas aspektus, kas nav minēti 26. panta 2. un 3. punktā. Šajā ziņā dalībvalstis ņem vērā gaisa satiksmes prasības, sezonalitāti un komplicētību un darbības uzlabošanas plānus. Pirms lēmuma pieņemšanas par minētajiem aspektiem tās apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai grupām, kas pārstāv šādus gaisa telpas izmantotājus, un attiecīgi ar militārajām iestādēm.

↓ 1070/2009 3. panta 6. punkts

~~5. Par citiem gaisa telpas plānošanas aspektiem, kas nav paredzēti 2. punktā, lemj valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī. Šajā plānošanas procesā ņem vērā satiksmes prasības un sarežģītību, valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānus un ietver vispusīgu apspriešanos ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai attiecīgajām grupām, kas vajadzības gadījumā pārstāv gaisa telpas izmantotājus un militārās iestādes.~~

~~6. Dalībvalstis Eurocontrol vai citai objektīvai un kompetentai struktūrai uztic gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību, nodrošinot pienācīgus pārraudzības pasākumus.~~

~~7. Īstenošanas noteikumus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībai, tostarp vajadzīgos pārraudzības pasākumus, izstrādā saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru un pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto~~

regulatīvo procedūru ar mērķi optimizēt gaisa telpas izmantošanas iespējas un uzlabot gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības procesus. Šiem noteikumiem jābūt labi pārredzamiem un efektīviem, lai nodrošinātu, ka jaudas piešķiršana ir elastīga un savlaicīga, ievērojot ICAO reģionālās aeronavigācijas plāna ieteikumus Eiropas reģionam.

8. Īstenošanas noteikumi gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībai palīdz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lidostas operatoriem un gaisa telpas izmantotājiem pieņemt pareizus lēmumus, un tie aptver šādas jomas:

a) lidojumu plānošana;

b) pieejamās gaisa telpas jaudas izmantošana visos lidojuma posmos, ieskaitot laika nišu piešķiršanu; un un

c) vispārējās gaisa satiksmes maršrutu izmantošana, tostarp:

— vienotas maršrutu un satiksmes izvietošana publikācijas izveidošana;

— vispārējās gaisa satiksmes novirzīšana no noslogotiem apgabaliem un

— prioritātes noteikšana vispārējās gaisa satiksmes piekļuvei gaisa telpai, jo īpaši noslogotības un krīzes laikā.

9. Izstrādājot un pielāgojot īstenošanas noteikumus, Komisija, vajadzības gadījumā un neierobežojot drošību, ņem vērā lidojumu plānu un lidostu laika nišu saskanību un saskanību ar blakus reģioniem, ja tas nepieciešams.

↓ jauns

28. pants

Tīkla pārvaldnieka pārskatu pārredzamība

1. Tīkla pārvaldnieks sagatavo, iesniedz un publicē savus finanšu pārskatus. Minētie pārskati atbilst starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, ko pieņēmusi Savienība. Ja tīkla pārvaldnieka juridiskā statusa dēļ nav iespējama pilnīga atbilstība starptautiskajiem grāmatvedības standartiem, tīkla pārvaldnieks nodrošina maksimālo iespējamo atbilstību.

2. Tīkla pārvaldnieks publicē gada ziņojumu, un tam regulāri izdara neatkarīgu revīziju.

↓ 550/2004

10. pants

Attiecības starp pakalpojumu sniedzējiem

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izmantot citu Kopienā sertificētu pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji savas darba attiecības formalizē ar rakstisku vienošanos vai līdzvērtīgiem juridiskiem aktiem, izklāstot īpašos pienākumus un funkcijas, ko katrs pakalpojumu sniedzējs uzņemas, un ļaujot visiem pakalpojumu sniedzējiem savstarpēji apmainīties ar ekspluatācijas datiem, eiktāl tas attiecas uz vispārējo gaisa satiksmi. Par šiem

~~formalizācijas pasākumiem paziņo attiecīgajai/attiecīgajām dalībvalsts uzraudzības iestādei/iestādēm.~~

~~3. Gadījumos, kas saistīti ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, vajadzīgs attiecīgo dalībvalstu apstiprinājums. Gadījumos, kas saistīti ar meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanu, attiecīgo dalībvalstu apstiprinājums vajadzīgs, ja tās ir izraudzījušās ekskluzīvu pakalpojumu sniedzēju saskaņā ar 9. panta 1. punktu.~~

↓ jauns

29. pants

Attiecības ar ieinteresētajām personām

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izveido apspriešanās mehānismu, kas ļauj apspriesties ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem un lidlauku ekspluatantiem par visiem galvenajiem jautājumiem, kuri saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem, vai attiecīgām gaisa telpas konfigurācijas izmaiņām, vai stratēģiskajām investīcijām, kuras attiecīgi ietekmē gaisa satiksmes pārvaldību un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un/vai tarifus. Gaisa telpas izmantotāji tiek iesaistīti arī stratēģisko investīciju plānu apstiprināšanas procesā. Komisija pieņem pasākumus, paredzot sīki izstrādātu kārtību, kā notiek apspriešanās ar gaisa telpas izmantotājiem un to iesaistīšana investīciju plānu apstiprināšanā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

↓ 1070/2009 2. panta 6. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

~~3044.~~ pants

Attiecības ar militārajām iestādēm

Dalībvalstis saistībā ar kopējo transporta politiku ~~veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu~~ to, ka kompetentās civilās un militārās iestādes attiecībā uz īpašo gaisa telpas bloku pārvaldību noslēdz vai atjaunina rakstiskas vienošanās vai līdzvērtīgus juridiskus aktus ⇒ un paziņo par to Komisijai ⇐.

↓ 550/2004

~~13.~~ pants

Pielāgots datiem un to aizsardzība

~~1. Ciktāl tas attiecas uz vispārējo gaisa satiksmi, ar attiecīgajiem ekspluatācijas datiem visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas apmainās reālā laikā, lai atvieglotu ekspluatāciju. Šos datus izmanto tikai ekspluatācijas nolūkiem.~~

~~2. Piekļuvi ekspluatācijas datiem nediskriminējoši piešķir attiecīgām iestādēm, sertificētiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām. Sertificētie pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas nosaka standarta nosacījumus piekļuvei ekspluatācijas datiem, izņemot tos, kas minēti 1. punktā. Dalībvalstu uzraudzības iestādes apstiprina šos standarta nosacījumus. Vajadzības gadījumā saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto procedūru nosaka sīki izstrādātus noteikumus, kas attiecas uz šādiem nosacījumiem.~~

↓ jauns

31. pants

Vispārējās gaisa satiksmes darbības datu pieejamība un piekļuve tiem

1. Attiecīgos vispārējās gaisa satiksmes darbības datus visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji, lidostas un tīkla pārvaldnieks dara pieejamus, tostarp pārrobežu un Savienības mērogā, reāllaikā, nediskriminējoši un neskarot drošības un aizsardzības politikas intereses. Šādu pieejamību var izmantot sertificēti vai deklarēti gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, struktūras, kurām ir pierādīta interese apsvērt aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, gaisa telpas izmantotāji un lidostas, kā arī tīkla pārvaldnieks. Šos datus izmanto tikai ekspluatācijas nolūkiem.

2. Cenas par 1. punktā minēto pakalpojumu nosaka, pamatojoties uz datu pieejamības nodrošināšanas robežizmaksām.

3. Piekļuvi attiecīgajiem darbības datiem, kas minēti 1. punktā, piešķir iestādēm, kas atbild par drošības pārraudzību, darbības pārraudzību un tīkla pārraudzību, tostarp Aģentūrai.

4. Komisija var noteikt sīki izstrādātas prasības attiecībā uz datu pieejamību un piekļuvi tiem saskaņā ar 1. un 3. punktu un cenu noteikšanas metodi, kas minēta 2. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

↓ 551/2004 (pielāgots)

H V NODAĻA

GAISA TELPAS ARHITEKTŪRA SAVIETOJAMĪBA UN TEHNOLOĢISKĀ INOVĀCIJA

↓ 1070/2009 3. panta 2. punkts

~~3. pants~~

~~Eiropas augšējais lidojumu informācijas reģions (EUR)~~

~~1. Kopiena un tās dalībvalstis cenšas panākt, ka ICAO izveido un atzīst vienotu EUIR. Šim nolūkam par jautājumiem, kas ir Kopienas kompetencē, Komisija sniedz ieteikumus Padomei saskaņā ar Līguma 300. pantu ne vēlāk kā 2011. gada 4. decembrī.~~

~~2. EUIR jāplāno, tajā iekļaujot gaisa telpu, kas ir dalībvalstu pārziņā saskaņā ar 1. panta 3. punktu, un tajā var iekļaut arī Eiropas trešo valstu gaisa telpu.~~

~~3. EUIR izveidošana neierobežo dalībvalstu atbildību par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanos to pārziņā esošajā gaisa telpā saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas regulas 8. panta 1. punktu.~~

~~4. Šīs regulas spēkā stāšanās dienā dalībvalstis saglabā savu lomu ICAO augšējo lidojumu informācijas reģionu un lidojumu informācijas reģionu ģeogrāfiskajās robežās, kurus tiem uzticējusi ICAO.~~

↓ 1070/2009 3. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~32.3.a pants~~

Elektroniska aeronavigācijas informācija

~~Neierobežojot~~ ☒ Neskarot ☒ dalībvalstu publicēto aeronavigācijas informāciju un šai publikācijai atbilstīgā veidā, tīkla pārvaldnieks, sadarbojoties ar ~~Eurocontrol~~ ⇒ Komisiju ⇐, izveido aeronavigācijas informācijas infrastruktūru Savienības mērogā, kuras mērķis ir nodrošināt, ka vēl plašāk ir pieejama kvalitatīva elektroniska aeronavigācijas informācija, kas sniegta viegli pieejamā veidā un datu kvalitātes un savlaicīguma ziņā atbilst visām attiecīgo izmantotāju prasībām. ⇒ Šādi dara pieejamu tikai aeronavigācijas informāciju, kas atbilst Regulas (ES) 2018/1139 VIII pielikuma 2.1. punktā noteiktajām pamatprasībām. ⇐

~~2. Šā panta 1. punkta nozīmē Komisija:~~

~~a) Kopienas līmenī nodrošina tādas aeronavigācijas informācijas infrastruktūras izstrādi, kas veidota kā integrēts elektroniskas informācijas portāls ar neierobežotu pieejamību ieinteresētajām personām. Šī infrastruktūra nodrošina un dod iespēju piekļūt tādiem vajadzīgiem datu elementiem kā aeronavigācijas informācija, Gaisa satiksmes pakalpojumu ziņojumu biroja (ARO) informācija, meteoroloģiskā informācija un plūsmas pārvaldības informācija;~~

~~b) atbalsta aeronavigācijas informācijas sniegšanas modernizēšanu un saskaņošanu visplašākajā nozīmē un ciešā sadarbībā ar Eurocontrol un ICAO. Komisija pieņem sīki izstrādātus šā panta īstenošanas noteikumus saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.~~

↓ 1070/2009 3. panta 4. punkts

~~4. pants~~

Gaisa telpas izmantošanas noteikumi un gaisa telpu klasifikācija

~~Komisija atbilstoši pamatregulas 5. panta 3. punktā paredzētajai procedūrai pieņem īstenošanas noteikumus, lai:~~

~~a) pieņemtu attiecīgus gaisa telpas izmantošanas noteikumu normatīvus, kas balstās uz ICAO standartiem un ieteicamo praksi;~~

~~b) saskaņotu ICAO gaisa telpu klasifikācijas piemērošanu ar attiecīgiem pielāgojumiem, lai panāktu drošu un efektīvu gaisa satiksmes pakalpojumu nevainojamu sniegšanu Eiropas vienotajā gaisa telpā.~~

↓ 551/2004 (pielāgots)

~~III NODAĻA~~

~~VIENTĀS EIROPAS GAISA TELPAS IZMANTOŠANAS ELASTĪGUMS~~

↓ 551/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

~~337. pants~~

~~Gaisa telpas ☒ elastīga ☒ izmantošanas elastīgums~~

1. Ņemot vērā dalībvalstu pārziņā esošo militāro jautājumu organizāciju, vienotajā Eiropas gaisa telpā ~~tām~~ ☒ dalībvalstis ☒ ~~jānodrošina~~ gaisa telpas elastīgas izmantošanas ~~principa~~ ☒ koncepcijas ☒ ~~vienveidīga~~ piemērošanu ~~ICA~~ noteiktajā un ~~Eurocontrol~~ Eirokontroles izstrādātajā kārtībā, lai, īstenojot kopējo transporta politiku, uzlabotu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes vadību ⇒ atbilstīgi Eiropas ATM ģenerālpīlānam ⇐.

2. Dalībvalstis katru gadu Komisijai sniedz ziņojumu par to, kā tās, īstenojot kopējo transporta politiku, savā pārziņā esošajā gaisa telpā īsteno gaisa telpas elastīgas izmantošanas ~~principus~~ ☒ koncepciju ☒.

3. Gadījumos, kad pēc dalībvalstu ziņojumu iesniegšanas kļūst nepieciešams ~~noteikt~~ ⇒ nostiprināt ⇐ un saskaņot vienotās Eiropas gaisa telpas elastīgas izmantošanas ~~principus~~ ☒ koncepcijas piemērošanu ☒, ☒ Komisija pieņem pasākumus ☒ ~~pamatregulas 8. pantā~~ noteiktajā kārtībā saskaņā ar kopējo transporta politiku ~~jāpieņem attiecīgi īstenošanas noteikumi~~. ☒ Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 37. panta 3. punktā. ☒

↓ jauns

~~34. pants~~

~~SESAR koordinācija~~

Struktūras, kas atbild par uzdevumiem, kuri Savienības tiesību aktos noteikti attiecīgi SESAR definēšanas posma, SESAR izstrādes posma un SESAR izvēšanas posma koordinācijas jomā, sadarbojas, lai nodrošinātu rezultatīvu koordināciju starp šiem trim posmiem nolūkā panākt netraucētu un savlaicīgu pāreju starp tiem.

Pēc iespējas plašāk iesaista visas attiecīgās civilās un militārās ieinteresētās personas.

↓ 1070/2009 2. panta 10. punkts

~~15.a pants~~

Kopējie projekti

~~1. Ar kopējiem projektiem var atbalstīt ATM ģenerālplāna sekmīgu ieviešanu. Ar šādiem projektiem atbalsta šīs regulas mērķus, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbības rādītājus tādās tās galvenajās jomās kā jauda, lidojumi un izmaksu efektivitāte, kā arī vides ilgtspēja, ņemot vērā būtiski svarīgos drošības mērķus.~~

~~2. Komisija saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru var izstrādāt vadlīnijas par to, kādā veidā ar šādiem projektiem var atbalstīt ATM ģenerālplāna ieviešanu. Ar šādām vadlīnijām neierobežo mehānismus ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem saistīto projektu izstrādei, kā par to vienojušies šo bloku dalībnieki.~~

~~3. Komisija saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru var arī izlemt, ka tiek veidoti kopēji projekti ar tīklu saistītām funkcijām, kuras ir īpaši svarīgas gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu vispārējās darbības uzlabošanai Eiropā. Šādi kopējie projekti var pretendēt uz Kopienas finansējumu saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu. Šajā sakarībā un neskarot dalībvalstu kompetenci lemt par savu finanšu resursu izmantojumu, Komisija veic neatkarīgu izmaksu lietderības novērtējumu un attiecīgi apspriežas ar dalībvalstīm un attiecīgajām iesaistītajām pusēm saskaņā ar pamatregulas 10. pantu, izskatot visus piemērotos līdzekļus tā ieviešanai. Finansēšanas prasībām atbilstošās kopējo projektu ieviešanas izmaksas atmaksā saskaņā ar pārredzamības un nediskriminācijas principu.~~

↓ jauns

35. pants

Kopīgi projekti

1. Komisija var izveidot kopīgus projektus, kuru mērķis ir īstenot būtiskas darbības izmaiņas, kas noteiktas Eiropas ATM ģenerālplānā un kam ir ietekme visā tīklā.

2. Komisija var arī izveidot kopīgo projektu un to īstenošanas pārvaldības mehānismus.

3. Kopīgi projekti var būt tiesīgi saņemt Savienības finansējumu. Šādā nolūkā un neskarot dalībvalstu kompetenci lemt par savu finansiālo resursu izlietošanu, Komisija veic izmaksu un ieguvumu neatkarīgu analīzi un attiecīgi apspriežas ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām saskaņā ar 10. pantu, izskatot visus piemērotos līdzekļus to īstenošanas finansēšanai.

4. Komisija 1. un 2. punktā minētos kopīgos projektus un pārvaldības mehānismus izveido ar īstenošanas aktiem, kas tiek pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

↓ 551/2004

~~8. pants~~

~~Pagaidu atlikšana~~

~~1. Gadījumos, kad 7. panta ievērošana rada ievērojamas gaisa telpas izmantošanas grūtības, dalībvalstis tā piemērošanu var uz laiku atlikt, ja tās nekavējoties par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.~~

~~2. Pēc pagaidu atlikšanas ieviešanas pamatregulas 8. pantā noteiktajā kārtībā jāizdara to noteikumu izmaiņas, kas pieņemti saskaņā ar 7. panta 3. punktu, attiecībā uz gaisa telpu, kas ir attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstu pārzinā.~~

IV VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

↓ 1070/2009 2. panta 11. punkts

~~17. pants~~

~~Pielikumu pārskatīšana~~

~~Pasākumus pielikumu nebūtisku elementu grozīšanai, lai ņemtu vērā tehnikas vai darbību attīstību, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

~~Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var izmantot pamatregulas 5. panta 5. punktā paredzēto steidzamības procedūru.~~

↓ jauns

36. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 6. un 26. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz septiņiem gadiem no [šīs regulas publicēšanas datuma]. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta

uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. un 26. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 6. un 26. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ 549/2004 (pielāgots)

⇒ jauns

375. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Vienotās gaisa telpas komiteja, šē turpmāk — “Komiteja”, ko veido divi pārstāvji no katras dalībvalsts un ~~☒ vada ☒ kā priekšsēdētājs ir Komisijas pārstāvis.~~ Komiteja nodrošina to, lai tiktu pienācīgi ņemtas vērā visu kategoriju lietotāju intereses. ⇒ Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē. ⇐

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro ~~Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7.~~ ⇒ Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. ⇐ pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro ~~Lēmuma 1999/468/EK~~ ⇒ Regulas (ES) Nr. 182/2011 ⇐ 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

~~Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā minētais laika posms ir viens mēnesis.~~

↓ 1070/2009 1. panta 4. punkts

~~4. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.~~

~~5. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4., 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.~~

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

~~3840.~~ pants

⊗ Apspriešanās ar ieinteresētajām personām ⊗

↓ jauns

1. Savu uzdevumu veikšanai, īstenojot šo regulu, dalībvalstis, valstu uzraudzības iestādes, Aģentūra neatkarīgi no tā, vai tā darbojas kā DII, un tīkla pārvaldnieks izveido apspriešanās mehānismus, kas nodrošina pienācīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

2. ⇒ Lai attiecīgā gadījumā apspriestos par jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas īstenošanu, ⇐ Komisija izveido ~~apspriežu~~ mehānismu ~~Kopienas~~ ⊗ Savienības ⊗ līmenī. ~~Apspriedēs~~ ⊗ Apspriešanās ⊗ iesaista konkrētās nozares dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar ⊗ Komisijas ⊗ Lēmumu 98/500/EK. ~~3. Apspriedes ar ieinteresētajām personām jo īpaši attiecas uz jaunu koncepciju un tehnoloģiju izstrādāšanu un ieviešanu EATMN.~~ ⇒ Šā panta 3. punkta e) apakšpunkta nolūkā gadījumos, kad vajadzīga apspriešanās par militāriem aspektiem, Komisija apspriežas ne tikai ar dalībvalstīm, bet arī ar Eiropas Aizsardzības aģentūru un citiem kompetentiem dalībvalstu ieceltiem militārajiem ekspertiem. ⇐

3. Ieinteresētās personas var būt:

a) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ⇒ vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv ⇐;

↓ jauns

b) tīkla pārvaldnieks;

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

c) lidostu ekspluatanti ⇒ vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv ⇐;

d) ~~attiecīgie~~ gaisa telpas izmantotāji vai attiecīgas grupas, kas ⊗ tos ⊗ pārstāv ~~gaisa telpas izmantotājus;~~

- e) militārās iestādes;u
- f) ražotāji; ~~un~~
- g) profesionāļu pārstāvības struktūras;u

↓ jauns

- h) attiecīgās nevalstiskās organizācijas.

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

~~6. pants~~

~~Nozares konsultatīvā struktūra~~

~~Neierobežojot Komitejas un Eurocontrol uzdevumus, Komisija izveido "nozares konsultatīvo struktūru", kurā ietilpst aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāju asociācijas, lidostas, lidostu operatori, ražotāji un nozares profesionāļu pārstāvības struktūras. Šīs struktūras vienīgais uzdevums ir konsultēt Komisiju par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu.~~

~~Article 39~~

~~Attiecības ar Eiropas trešām valstīm~~

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

~~Kopiena~~ ☒ Savienība ☒ un tās dalībvalstis tiecas paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, un atbalsta šādu paplašināšanu. Tālab tās cenšas ~~vai nu~~ ar līgumiem, ko noslēdz ar trešām valstīm, kas ir ~~tās~~ ☒ Eiropas Savienības ☒ kaimiņvalstis, ~~vai saistībā ar nolīgumiem par funkcionāliem gaisa telpas blokiem~~ paplašināt ~~šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošanu attiecībā~~ ☒ Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz ☒ uz minētajām valstīm. ⇒ Turklāt tās cenšas sadarboties ar minētajām valstīm vai nu saistībā ar nolīgumiem par tīkla funkcijām, vai saistībā ar nolīgumu starp Savienību un Eirokontroli, ar ko izveido vispārēju satvaru pastiprinātai sadarbībai, stiprinot ATM Eiropas dimensiju. ⇐

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts

~~8. pants~~

~~Īstenošanas noteikumi~~

~~1. Lai izstrādātu īstenošanas noteikumus, Komisija var izdot *Eurocontrol* vai attiecīgā gadījumā citai iestādei mandātus, kurā noteikti veicamie uzdevumi un to izpildes grafiks, ņemot vērā šajā regulā paredzētos attiecīgos termiņus. Komisija rīkojas saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru.~~

~~2. Ja Komisija ir paredzējusi izdot mandātu, tā cenšas pēc iespējas labāk izmantot spēkā esošo kārtību visu ieinteresēto personu iesaistīšanai un apspriedēm ar tām, ja šī kārtība atbilst Komisijas praksei attiecībā uz pārredzamību un apspriešanās procedūrām un nav pretrunā tās institucionālajām saistībām.~~

↓ jauns

40. pants

Atbalsts no citām struktūrām

Komisija var lūgt citu struktūru atbalstu uzdevumu izpildei saskaņā ar šo regulu.

↓ 1070/2009 2. panta 1. punkts

~~4. pants~~

Drošības prasības

~~Komisija saskaņā ar regulatīvo procedūru, kas minēta pamatregulas 5. panta 3. punktā, pieņem īstenošanas noteikumus, kur iekļauti attiecīgie *Eurocontrol* drošības normatīvo prasību noteikumi (ESAPR), un šo prasību grozījumus šīs regulas piemērošanas jomā ar attiecīgiem pielāgojumiem, ja tas nepieciešams.~~

↓ 550/2004 (pielāgots)

IV NODAĻA

~~NOBEIGUMA NOTEIKUMI~~

↓ 1070/2009 2. panta 11. punkts
(pielāgots)

⇒ jauns

~~41. pants~~

Konfidencialitāte

1. Ne ~~dalīb~~valstu uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar savu ~~dalīb~~valstu tiesību aktiem, ne Komisija ⇒ , ne Aģentūra neatkarīgi no tā, vai tā darbojas kā DII, ne tikla pārvaldnieks ⇐

neizpauž konfidenciālu informāciju, īpaši informāciju par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, to komerciālām attiecībām vai to izmaksu sastāvdaļām.

2. Šā panta 1. punkts neskar attiecīgo dalībvalstu uzraudzības iestāžu $\Rightarrow$, Komisijas vai Aģentūras, kas darbojas kā DII, $\Leftarrow$ tiesības izpaust informāciju, ja tas ir svarīgi to pienākumu izpildei; šajā gadījumā informāciju izpauž samērīgi, ņemot vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas izmantotāju, lidostu vai citu attiecīgo ieinteresēto personu likumīgās intereses ~~savu darbību noslēpumu~~ $\boxtimes$ sensitīvas komercinformācijas $\boxtimes$ aizsardzībā.

3. Informācija un dati, kurus nodrošina saskaņā ar ~~14. pantā minēto~~ tarififikācijas sistēmu $\Rightarrow$, kas izklāstīta 19.-24. pantā, jo īpaši attiecībā uz izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām, faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem $\Leftarrow$, ir publiski pieejami.

↓ 1070/2009 1. panta 5. punkts
(pielāgots)
 $\Rightarrow$ jauns

429. pants

Sankcijas $\boxtimes$ Sodi $\boxtimes$

~~Sankcijas, ko dalībvalstis var noteikt $\boxtimes$ izstrādā noteikumus par sodiem, kas piemērojami $\boxtimes$ par šīs regulas $\Rightarrow$ un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu $\Leftarrow$ un 3. pantā minēto pasākumu pārkāpumiem, īpaši gaisa telpas izmantotājiem $\Rightarrow$, lidostu ekspluatantiem $\Leftarrow$ un $\boxtimes$ aeronavigācijas $\boxtimes$ pakalpojumu sniedzējiem $\Rightarrow$, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētie sodi $\Leftarrow$ ir efektīvias, samērīgias un preventīvias.~~

↓ 549/2004

~~12. pants~~

~~Uzraudzība, kontrole un ietekmes novērtējuma paņēmieni~~

~~1. Uzraudzības, kontroles un ietekmes novērtējuma paņēmieni pamatā ir dalībvalstu iesniegtie gada ziņojumi par to darbību īstenošanu, ko veic saskaņā ar šo regulu un 3. pantā minētajiem pasākumiem.~~

↓ 1070/2009 1. panta 6. punkta
a) apakšpunkts

~~2. Komisija regulāri pārskata šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošanu un pirmoreiz ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2011. gada 4. jūnijam un tad katra 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā pārskata perioda beigās. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var prasīt no dalībvalstīm informāciju papildus tai, kas iekļauta saskaņā ar šā panta 1. punktu iesniegtajos ziņojumos.~~

↓ 549/2004

~~3. Lai sagatavotu 2. punktā minētos ziņojumus, Komisija lūdz Komitejas atzinumu.~~

↓ 1070/2009 1. panta 6. punkta
b) apakšpunkts

~~4. Ziņojumos iekļauj izvērtējumu par rezultātiem, kas sasniegti ar rīcību saskaņā ar šo regulu, iekļaujot attiecīgu informāciju par virzību nozarē, jo īpaši ekonomikas, sociālajā, vides, nodarbinātības un tehnoloģiju jomā, un par pakalpojumu kvalitāti, ņemot vērā sākotnējos mērķus un nākotnes vajadzības.~~

↓ jauns

43. pants

Izvērtēšana

1. Komisija līdz 2030. gadam veic izvērtēšanu, kuras mērķis ir novērtēt šīs regulas piemērošanu. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var prasīt no dalībvalstīm informāciju, kas attiecas uz šīs regulas piemērošanu.

2. Komisija savus konstatējumus nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei. Izvērtēšanas konstatējumus dara publiski pieejamus.

↓ 1070/2009 2. panta 12. punkts
(pielāgots)

~~18.a pants~~

Pārskatīšana

~~Līdz 2012. gada 4. decembrim pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei pētījumu, kurā izvērtē juridisko, drošības, attiecīgās nozares, ekonomisko un sociālo ietekmi, kas rodas, ja tirgus principus attiecina uz informācijas sniegšanas pakalpojumiem tādās jomās kā sakari, navigācija, uzraudzība, meteoroloģija un aeronavigācija, salīdzinot ar spēkā esošajiem vai alternatīviem organizācijas principiem un ņemot vērā funkcionālo gaisa telpas bloku un pieejamo tehnoloģiju attīstību.~~

~~IV NODAĻA~~

~~NOBEIGUMA NOTEIKUMI~~

~~10. pants~~

~~Pārskatīšana~~

~~Pamatregulas 12. panta 2. punktā minētā periodiskā pārskata sakarā Komisija precīzē paredzēto pētījumu par nosacījumiem, ar kādiem 3., 5. un 6. pantā minētos principus turpmāk var attiecināt arī uz apakšējās gaisa telpas izmantošanu.~~

~~Pamatojoties uz pētījumā izdarītajiem secinājumiem un ņemot vērā sasniegto, Komisija vēlākais līdz 2006. gada 31. decembrim iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kuram, ja vajadzīgs, pievieno priekšlikumu par šo principu piemērošanas attiecināšanu arī uz apakšējo gaisa telpu, vai paredz kādus citus pasākumus. Ja tos paredz attiecināt arī uz apakšējo gaisa telpu, attiecīgos lēmumus būtu vēlams pieņemt līdz 2009. gada 31. decembrim.~~

~~4413. pants~~

~~Aizsardzības pasākumi~~

Šī regula nekavē dalībvalsti piemērot pasākumus, ciktāl tie vajadzīgi, lai aizsargātu drošības un aizsardzības politikas intereses. Šie pasākumi konkrēti ir obligāti:

- (j) lai uzraudzītu gaisa telpu, par ko tā atbild, saskaņā ar ICAO reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, arī lai spētu atklāt, identificēt un novērtēt ☒ visus ☐ gaisa kuģus, kas izmanto šo gaisa telpu, ~~ar nolūku~~ aizsargāt lidojumu drošību un attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu drošības un aizsardzības vajadzības;
- (k) ja notiek nopietni iekšēji nemieri, kas ietekmē likumības un kārtības ievērošanu;
- (l) ja notiek karš vai radies nopietns starptautisks saspīlējums, kura dēļ pastāv kara draudi;
- (m) lai izpildītu dalībvalstu starptautiskās saistības attiecībā uz miera un starptautiskās drošības saglabāšanu;
- (n) lai veiktu militāras operācijas un mācības, tostarp nodrošinātu vajadzīgās treniņu iespējas.

↓ 1070/2009 1. panta 7. punkts

~~13. pants~~

~~Eiropas Aviācijas drošības aģentūra~~

~~Īstenojot šo regulu un Regulu (EK) Nr. 550/2004, Regulu (EK) Nr. 551/2004, Regulu (EK) Nr. 552/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi⁵³, dalībvalstis un Komisija saskaņā ar to attiecīgajiem uzdevumiem, kādi tie noteikti šajā regulā, vajadzības gadījumā savu darbu saskaņo ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru, lai nodrošinātu, ka visi drošības aspekti ir pienācīgi ņemti vērā.~~



45. pants

Atcelšana

Regulas (EK) Nr. 549/2004, 550/2004 un 551/2004 atceļ.

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

↓ 550/2004 (pielāgots)

~~4619. pants~~

Stāšanās spēkā ☒ un piemērošana ☒

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

~~2. Tomēr 7. un 8. pants stājas spēkā vienu gadu pēc 6. pantā minēto kopīgo prasību publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.~~

↓ jauns

2. Šīs regulas 3. panta 3. punktu piemēro no *[PB: lūgums ievietot datumu — 48 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]*.

Šīs regulas 10.–24. pantu piemēro no 2023. gada 1. jūlija. Tomēr nolūkā īstenot darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu, kas attiecas uz trešo pārskata periodu, turpina piemērot Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu un Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. pantu, kā arī uz to pamata pieņemtos īstenošanas aktus.

⁵³

~~OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.~~

Šīs regulas 26. panta 3. punktu un 32. pantu tīkla pārvaldniekam piemēro no dienas, kad stājas spēkā lēmums par iecelšanu, kas pēc šīs regulas stāšanās spēkā pieņemts saskaņā ar 27. panta 2. punktu un kurā ietverti minētie noteikumi.

↓ 550/2004

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*