



Briselē, 2014. gada 28. novembrī
(OR. en)

15732/14

Starpiestāžu lieta:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
K-jas dok. Nr.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Temats:	<i>Gatavošanās <u>Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2014. gada 3. decembra sanāksmei</u></i> Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) - vispārēja pieeja

I. IEVADS

Komisija 2013. gada 12. jūnijā minēto priekšlikumu iesniedza Padomei un Eiropas Parlamentam. Priekšlikuma mērķis ir uzlabot Eiropas gaisa transporta sistēmas konkurētspēju un jo īpaši vēl vairāk attīstīt Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) iniciatīvu, pārstrādājot esošo *SES* tiesību aktu paketi un veicot dažus grozījumus 2009. gadā pieņemtajā Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) regulā. Konkrētāk, Eiropas vienotās gaisa telpas regulas pārstrādātās redakcijas (kas pazīstama ar saīsināto nosaukumu *SES 2+*) mērķis ir ieviest uzlabojumus noteikumu izpildes pārraudzībā, darbības uzlabošanas sistēmā, funkcionālajos gaisa telpas blokos (*FAB*), pakalpojumu sniedzēju orientācijā uz klientu vajadzībām un vispārējos darbības rādītājos.

Turklāt ar *SES 2+* paketi ir paredzēts vienkāršot regulējumu, likvidējot dažu noteikumu pārklāšanos esošajos tiesību aktos. Galvenās problēmas, uz kurām priekšlikums ir vērsts, – aeronavigācijas pakalpojumu nepietiekamā efektivitāte un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (*ATM*) sadrumstalotība.

II. DARBS PADOMES STRUKTŪRĀS

Komisija nāca klajā ar šo priekšlikumu un tā ietekmes novērtējumu Aviācijas jautājumu darba grupas (turpmāk "darba grupa") 2013. gada 2. septembra sanāksmē Lietuvas prezidentūras laikā, un tam sekoja viedokļu apmaiņa. Šī pirmā iepazīstināšana ar priekšlikumu bija pamats ES transporta ministru neoficiālai sanāksmei "Eiropas vienotā gaisa telpa – virzība uz nākotni: 20XX. gada redzējums" (Viļņa, 2013. gada 15.–16. septembris). Viedokļu apmaiņa darba grupā turpinājās Grieķijas prezidentūras laikā 2014. gada 20. jūnijā.

Šis priekšlikums ir cieši saistīts ar minētās tiesību aktu paketes otru priekšlikumu – Regulu, ar ko izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (turpmāk – "*EASA* regula"). Attiecībā uz *EASA* regulu prezidentvalsts pieeja bija izskatīt tikai tos pantus, kuri ir tieši saistīti ar *SES 2+* priekšlikuma pārstrādāto redakciju. Risinājums ir izvēlēts, ņemot vērā to, ka 2015. gadā Komisija, domājams, iesniegs atsevišķu priekšlikumu par *EASA* regulas vispārēju pārskatīšanu pilnībā.

Darba grupa *SES 2+* priekšlikuma pārstrādāto redakciju sāka izskatīt pantu pa pantam Itālijas prezidentūras laikā 4. jūlijā un turpināja to intensīvi darīt 2014. gada septembrī, oktobrī un novembrī.

2014. gada 26. novembrī Pastāvīgo pārstāvju komitejai tika iesniegts vispārējās pieejas projekts. Šajā sanāksmē vairākas delegācijas kopumā izteica atbalstu prezidentvalsts kompromisa tekstam, savukārt citas atkārtoti puda bažas par dažiem jautājumiem un iesniedza ierosinājumus jaunam teksta formulējumam. Prezidentvalsts pieņēma zināšanai delegāciju komentārus un, lai atrisinātu dažus neatrisinātos jautājumus un veicinātu vispārējās pieejas panākšanu, pieņēma dažus no delegāciju iesniegtajiem priekšlikumiem.

Vienīgais neatrisinātais jautājums, kas vēl ir jāapspiež, attiecas uz *SES 2+* priekšlikuma pārstrādātās redakcijas piemērošanu Gibraltāra lidostai.

Izmaiņas šā ziņojuma pielikumā salīdzinājumā ar pielikumu ziņojumam, kas tika iesniegts Pastāvīgo pārstāvju komitejai, ir norādītas **treknrakstā** un ar [...]. Visas deleģācijas ir iesniegušas izpētes atrunas par jaunajām izmaiņām, ko ieviesa pēc Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmes.

Turklāt Komisija pilnībā saglabā savu nostāju attiecībā uz visu kompromisa priekšlikumu, kamēr tiek risinātas sarunas ar Eiropas Parlamentu. Citas bažas un atrunas, ko paudusi Komisija, ir izklāstītas šā ziņojuma pielikuma zemspītras piezīmēs.

UK ir iesniegusi parlamentārās izpētes atrunu.

III. DARBS EIROPAS PARLAMENTĀ

Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja par referentu šajā lietā ir iecēlusi *Marian-Jean MARINESCU* (PPE, RO). Eiropas Parlaments par savu nostāju pirmajā lasījumā balsoja 2014. gada 12. martā.

IV. NOBEIGUMS

Nemot vērā minēto, Padome tiek aicināta 2014. gada 3. decembra sanāksmē izskatīt šā ziņojuma pielikumā izklāstīto tekstu, atrisināt pēdējos neatrisinātos jautājumus un pieņemt vispārēju pieeju.

2013/0186 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu ¹

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Priekšmets un darbības joma

1. pants

1. Šajā regulā paredzēti noteikumi par Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi un efektīvu darbību nolūkā nodrošināt esošos gaisa satiksmes drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, kas ietver maršrutus, pakāpeniski integrētāku gaisa telpu ², maršrutu pārvaldīšanu un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties uz drošību, efektivitāti un savietojamību gaisa telpas izmantotāju interesēs.

¹ *Oficiālajam Vēstnesim: "Šī regula tiks publicēta kopā ar EASA regulu (EK) [Nr. XXXXX]. Tādējādi tiks nodrošināts, ka abas regulas stājas spēkā vienlaicīgi."*

² *Prezidentvalsts ierosina apsvērumā šādi izskaidrot integrētas gaisa telpas koncepciju: "Lai gan Eiropas gaisa telpā gaisa satiksmes pakalpojumus sniedz vairāk nekā viens pakalpojumu sniedzējs, ko viena vai vairākas dalībvalstis ir izraudzījušās ekskluzīvai darbībai, katram paturot atbildību par saviem pakalpojumiem, šie pakalpojumi būtu maksimālā iespējamā apmērā jāsniedz, balstoties uz vienādu darbības koncepciju un vienādām darbības un atbalsta procedūrām."*

2. Šīs regulas piemērošana neierobežo dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasībām, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kas izklāstīti 35. pantā. Šī regula neattiecas uz militārām operācijām un mācībām.
3. Šīs regulas piemērošana neierobežo dalībvalstu tiesības un pienākumus attiecībā uz 1994. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas Konvencija"). Šajā sakarībā šī regula tiecas jomās, uz kurām tā attiecas, palīdzēt dalībvalstīm pildīt saistības, kas noteiktas Čikāgas Konvencijā, nodrošinot pamatu noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādei īstenošanai un to, ka šos noteikumus pienācīgi ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos.
4. Šī regula attiecas uz gaisa telpu *ICAO EUR*³ 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.
5. [...].^{4 5}

³ Komisija ir pret to, ka tiek svītrotas atsauce uz *NAT* reģionu.

⁴ Apvienotajai Karalistei nav pieņemams, ka tiek pievienots teksts, ko Spānija ir ierosinājusi 5. zemsvītras piezīmē, jo LESD ir skaidri norādīts, ka Eiropas Savienības tiesību akti aviācijas jomā attiecas uz Gibraltāru. Gibraltārs jau ir iekļauts esošajos *SES* tiesību aktos, un nav iemesla Gibraltāru izslēgt no turpmākas dalības šajos pasākumos.

⁵ Spānija iebilst pret 5. punkta svītrošanu un ierosina pievienot šādu punktu: "*Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai aptur līdz laikam, kad sāk darboties noteikumi, kas paredzēti Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra Kopīgajā deklarācijā. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības informēs Padomi par šādu pasākumu darbības uzsākšanas datumu.*"

Definīcijas

Šajā regulā ir spēkā šādas definīcijas:

1. "Gaisa satiksmes vadības (*ATC*) pakalpojums" ir pakalpojums, ko sniedz, lai:
 - a) novērstu sadursmes:
 - starp gaisa kuģiem un
 - manevrēšanas laukumā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem; un
 - b) paātrinātu un saglabātu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu.
2. "Lidlauka vadības pakalpojums" ir *ATC* pakalpojums satiksmei uz lidlauka.
3. "Aeronavigācijas informācijas pakalpojums" ir pakalpojums, ko sniedz, lai noteiktā jomā nodrošinātu aeronavigācijas informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei.
4. "Aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*)" ir gaisa satiksmes pakalpojumi; saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi (*CNS*); meteoroloģiskie pakalpojumi, kas vajadzīgi aeronavigācijai (*MET*); un aeronavigācijas informācijas pakalpojumi (*AIS*).
5. "Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji" ir visi valsts vai privātie uzņēmumi, kas sniedz aeronavigācijas pakalpojumus vispārējai gaisa satiksmei.

6. "Gaisa telpas bloks" ir tāda gaisa telpa ar noteiktiem izmēriem laikā un telpā, kurā sniedz aeronavigācijas pakalpojumus.
7. "Gaisa telpas organizēšana" ir plānošanas funkcija vai pakalpojums, kura galvenais mērķis ir maksimāli izmantot pieejamo gaisa telpu, dinamiski sadalot laiku, un reizēm – sadalīt gaisa telpu dažādām gaisa telpas izmantotāju kategorijām atbilstīgi īslaicīgām vajadzībām.
8. "Gaisa telpas izmantotāji" ir vispārējai gaisa satiksmei izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti.
9. "Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība" ir funkcija vai pakalpojums, kura mērķis ir sekmēt drošu, sakārtotu un paātrinātu gaisa satiksmes plūsmu, nodrošinot *ATC* iespēju maksimālu izmantošanu un satiksmes intensitātes atbilstību apjomam, ko deklarējuši attiecīgie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji.
10. "Gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*)" ir gaisā un uz zemes veicamo funkciju vai pakalpojumu apkopojums (gaisa satiksmes pakalpojumi, gaisa telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība), kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un efektīvu gaisa kuģu kustību visos darbības posmos.
11. "Gaisa satiksmes pakalpojumi" ir dažādie lidojumu informācijas pakalpojumi, brīdināšanas pakalpojumi, gaisa satiksmes konsultāciju pakalpojumi un *ATC* pakalpojumi (gaisa, pieejas un lidlauka vadības pakalpojumi).
12. "Lidojumu rajona pakalpojums" ir *ATC* pakalpojums kontrolētiem lidojumiem kontroles teritorijās.
- 12.a "Kontroles teritorija" ir kontrolējama gaisa telpa augstāk par noteiktu robežu virs zemes.

13. "Pieejas kontroles pakalpojums" ir *ATC* pakalpojums ielidojošajiem un izlidojošajiem kontrolēto lidojumu gaisa kuģiem.
14. "*ATM* ģenerālpilāns" ir pilāns, ko apstiprina ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK ⁶ 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*), ⁷ 1. panta 2. punktu.
15. "Tīkla krīze" ir stāvoklis, kad nav iespējams sniegt *ATM/ANS* pakalpojumus vajadzīgajā līmenī un tas rada lielu tīkla jaudas zudumu vai arī tīkla jaudas un pieprasījuma ievērojamu nesamērīgumu, vai informācijas plūsmas ievērojamu pārtraukumu vienā vai vairākās tīkla daļās pēc neparastas un neparedzētas situācijas.
16. "Pakalpojumu kopums" ir divi vai vairāki aeronavigācijas pakalpojumi.
17. "Sertifikāts" ir dokuments, ko izdevusi Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) vai valsts uzraudzības iestāde jebkādā formā, kas atbilst piemērojamajiem tiesību aktiem un apliecina, ka *ATM/ANS* pakalpojuma sniedzējs atbilst konkrētā pakalpojuma sniegšanas prasībām.
18. "Saziņas pakalpojumi" ir fiksētie un mobilie aeronavigācijas pakalpojumi, kas nodrošina saziņu zeme – zeme, gaiss – zeme un gaiss – gaiss *ATC* mērķiem.
- 18.a "Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkls" (*EATMN*) ir to sistēmu kopums, kas uzskaitītas V.b pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) ... un kas nodrošina to, lai Savienībā varētu sniegt aeronavigācijas pakalpojumus, tostarp pie robežām nodrošina saskarnes ar trešām valstīm.

⁶ OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

⁷ OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp., ar grozījumiem, kas veikti ar Padomes Regulām (EK) Nr. 1361/2008 un Nr. 219/2014 (OV L 352, 31.12.2008., un OV L 192, 1.7.2014.).

19. "Sastāvdaļas" ir materiāli objekti, piemēram, aparātūra, un nemateriāli objekti, piemēram, programmatūra, no kuriem ir atkarīga Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (*EATMN*) savietojamība.
20. "Deklarācija" *ATM/ANS* nolūkos ir deklarācija, kā definēts Regulas (EK) 216/2008 3. panta ea) punktā.
- 20.a "Eirokontrolle" ir Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija, kas izveidota saskaņā ar 1960. gada 13. decembra Starptautisko Konvenciju par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā.
21. "Gaisa telpas elastīga izmantošana" ir gaisa telpas pārvaldības koncepcija, kas balstīta uz pamatprincipu, ka gaisa telpa nebūtu jāparedz vai nu tikai kā civilā vai militārā gaisa telpa, bet drīzāk jāuzskata par vienotu telpu, kurā visas lietošanas prasības ir pēc iespējas jāievēro.
22. "Lidojuma informācijas pakalpojums" ir pakalpojums, ar ko sniedz drošai un efektīvai lidojumu veikšanai noderīgas konsultācijas un informāciju.
23. "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.
24. "Funkcionāls gaisa telpas bloks" ir gaisa telpas bloks, kas izveidots atbilstīgi operatīvām prasībām un neatkarīgi no valstu robežām un kurā *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšana un ar tiem saistītās funkcijas ir orientētas uz darbību un optimizētas, lai katrā funkcionālajā gaisa telpas blokā ieviestu ciešāku sadarbību starp *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem vai vajadzības gadījumā vienu integrētu pakalpojumu sniedzēju.

25. "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, procedūrām.
26. "Savietojamība" ir funkcionālo, tehnisko un darbības īpašību kopums, kas vajadzīgas *EATMN* un tās darbības procedūru sistēmām un sastāvdaļām, lai nodrošinātu tā drošu, vienotu un efektīvu darbību. Savietojamību panāk, nodrošinot sistēmu un sastāvdaļu atbilstību pamatprasībām.
27. "Meteoroloģiskie pakalpojumi" ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz meteoroloģiskās prognozes, brīdinājumus, rezumējumu un novērojumus, kā arī visu meteoroloģisko informāciju un datus, ko sniegušas valstis aeronavigācijas vajadzībām.
28. "Navigācijas pakalpojumi" ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz informāciju par atrašanās vietu un laiku.
29. "Darbības dati" ir informācija par visiem lidojuma posmiem, kas vajadzīgi, lai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji, lidostas operatori un citas iesaistītās personas varētu pieņemt lēmumus par darbību.
30. "Nodošana ekspluatācijā" ir pirmā izmantošana pēc sistēmas sākotnējās uzstādīšanas vai uzlabošanas.
31. "Maršrutu tīkls" ir precizētu maršrutu tīkls, ko izmanto, lai virzītu vispārējās gaisa satiksmes plūsmu, kā vajadzīgs, lai sniegtu *ATC* pakalpojumus.
32. "Uzraudzības pakalpojumi" ir objekti un pakalpojumi, ko izmanto, lai noteiktu attiecīgo gaisa kuģa atrašanās vietu, lai būtu iespējama droša distancēšana.

33. "Sistēma" ir apkopojums, kas aptver gaisa un zemes sastāvdaļas, kā arī kosmosa tehniskās sistēmas, kas sniedz atbalstu aeronavigācijas pakalpojumiem visos lidojuma posmos.
34. "Uzlabojums" ir jebkura sistēmas darbības īpašību pārmaiņa.
35. "Pārrobežu pakalpojumi" ir aeronavigācijas pakalpojumi, ko kādā dalībvalstī sniedz citā dalībvalstī sertificēts pakalpojumu sniedzējs. ;
36. "Nacionālā uzraudzības iestāde" ir valsts struktūra vai struktūras, kam dalībvalsts uzticējusi uzdevumus saskaņā ar šo regulu un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b un 8.c pantu.
37. "Atbalsta pakalpojumi" ir saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi (*CNS*), meteoroloģiskie pakalpojumi (*MET*)⁸ un aeronavigācijas informācijas pakalpojumi (*AIS*).
- 37.a "Darbības uzlabošanas plāns" ir dažādi plāni, kas izveidoti valsts, funkcionālu gaisa telpas bloku vai tīklu līmenī, lai uzlabotu *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju darbību.
38. "Vietējie darbības mērķi" ir darbības mērķi, kurus dalībvalstis ir pieņēmušas vietējā līmenī, respektīvi, funkcionālā gaisa telpas bloka, valsts, tarifikācijas zonas vai lidostas līmenī.

⁸ Prezidentvalsts ierosina apsvērumā ietvert šādu skaidrojumu: "*Ja meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējus dalībvalstis izraugās atbilstīgi 9.a pantam, meteoroloģiskie pakalpojumi būtu jāizslēdz no 10. panta 5. punktā minētajiem atbalsta pakalpojumiem, kas sniedzami centralizēti.*"

II NODAĻA

VALSTS IESTĀDES

3. pants

Valstu uzraudzības iestādes

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.
- 1.a Valsts uzraudzības iestādes īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami. Jo īpaši šīs iestādes organizē, apgādā ar personālu, pārvalda un finansē tā, lai tām būtu iespējams īstenot savas pilnvaras šādā veidā. *(pārcēlums no 5. punkta)*
2. Valsts uzraudzības iestādes – jo īpaši organizatoriskā, hierarhiskā un lēmumu pieņemšanas ziņā – nav atkarīgas no jebkuriem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Šī neatkarība nekavē minētās iestādes veikt to pienākumus kopīgajā civilo pakalpojumu sistēmā.

2.a Valsts uzraudzības iestādes ir juridiski vai funkcionāli šķirtas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem⁹.¹⁰

2.b Gadījumā, kad valsts uzraudzības iestādes nav juridiski nošķirtas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju par pasākumiem, ko tās ir īstenojušas, lai nodrošinātu to atbilstību 2. punkta prasībām, un dokumentē to, kā šī nošķiršana ir panākta, parādot iestāžu reālu neatkarību. Šim nolūkam gadījumos, kad nacionālā uzraudzības iestāde un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ir daļa no vienas un tās pašas administrācijas, nacionālā uzraudzības iestāde negaida un nepieņem norādījumus no tāda minētās administrācijas hierarhiskā¹¹ līmeņa, kam ir pakļauti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ciktāl runa ir par to uzdevumiem, kas minēti 4. pantā, un saistītiem lēmumiem. Turklāt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam nav lēmumu pieņemšanas pilnvaru attiecībā uz nacionālās uzraudzības iestādes budžeta piešķiršanu.

⁹ Prezidentvalsts ierosina šā noteikuma interpretāciju izskaidrot 10. apsvērumā: "*Lai nodrošinātu saskaņotu un sekmīgu pakalpojumu sniegšanas pārraudzību visā Eiropā, valstu uzraudzības iestādēm būtu jāgarantē pietiekama neatkarība un resursi. Neatkarīgi no attiecīgās ministrijas veiktās vispārējās politiskās kontroles šī neatkarība būtu jāpanāk, inter alia, [...] hierarhiskās struktūrās nošķirot valsts uzraudzības iestādes no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Šajā nolūkā minētajām iestādēm savi uzdevumi būtu jāveic bez iejaukšanās vienai otras darbībā un lēmumu pieņemšanas procesos.*"

¹⁰ Prezidentvalsts ierosina šādu jaunu apsvērumu, lai izskaidrotu nošķiršanas koncepciju tām valsts uzraudzības iestādēm, kuras nav juridiski šķirtas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem: "*Ir būtiski, lai valsts uzraudzības iestādes šo regulu piemērotu vienoti, tostarp arī tad, ja tās nav juridiski šķirtas struktūras. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka valsts uzraudzības iestādēm ir iespēja tām uzticētos uzdevumus veikt kā funkcionāli nošķirtām struktūrām, proti, ar atbilstīgu neatkarību un autonomiju, jo īpaši attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai izvairītos no jebkādiem interešu konfliktiem. Šajā sakarā valsts uzraudzības iestādēm un to pārraudzībā esošajam personālam būtu jāveic darbs tā, lai nodrošinātu to autonomiju un neatkarību attiecībā pret aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, veicot atbilstīgu, reālu un efektīvu nošķiršanu.*"

¹¹ Prezidentvalsts ierosina šādu jaunu apsvērumu: "*Lai starp valsts uzraudzības iestādi un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju hierarhiskā ziņā nodrošinātu neatkarību, būtu jāparedz īpaši nosacījumi, kas nozīmē, ka 4. pantā minētos uzdevumus un ar tiem saistītos valsts uzraudzības iestādes lēmumus nav ietekmējusi neviena persona, kurai hierarhiskā ziņā ir augstāks pilnvarojums par attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju.*"

3. Neskarot 2. punktu, nacionālās uzraudzības iestādes organizatoriskā ziņā var apvienoties ar citām regulatīvajām struktūrām un/vai drošības struktūrām.
4. [...]
5. [...]
6. Nacionālo uzraudzības iestāžu personāls:
 - a) tiek pieņemts darbā saskaņā ar skaidriem un pārskatāmiem procesiem, kuri garantē to neatkarību;
 - b) tiek izraudzīts, pamatojoties uz šo personu konkrētajām kvalifikācijām, tostarp pienācīgu kompetenci un attiecīgu pieredzi vai atbilstīgu apmācību;
 - c) nav atkarīgs, jo īpaši nepieļaujot interešu konfliktus starp aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un savu uzdevumu izpildi;
- 6.a ¹² Personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem, atturas no jebkādām tiešām vai netiešām interesēm, kuras var uzskatīt par ierobežojošām attiecībā uz viņu neatkarību un kuras varētu ietekmēt viņu funkciju veikšanu. Šim nolūkam tās sniedz ikgadēju deklarāciju par saistībām un interešu deklarāciju, norādot jebkuras tiešas vai netiešas intereses.
7. Dalībvalstis nodrošina valstu uzraudzības iestādēm nepieciešamos resursus un iespējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu izpildei, kuri tām uzticēti saskaņā ar šo regulu. Valsts uzraudzības iestādes vada savu personālu, pamatojoties uz savām apropriācijām, kas jānosaka atbilstīgi iestādes veiktajiem uzdevumiem saskaņā ar 4. pantu.

¹² Lai precizētu jēdzienu "personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem", prezidentvalsts ierosina pievienot šādu apsvērumu: "*Jāsaprot, ka jēdzienu "personas, kas atbild par stratēģiskiem lēmumiem," piemēro tikai ļoti ierobežotam augsta līmeņa darbinieku skaitam, kas darbojas galveno izpildpersonu statusā.*"

8. Dalībvalstis paziņo Komisijai valsts uzraudzības iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to izmaiņas un pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu šā panta izpildi.
9. *[Svītrots. koncepcija atspoguļota atsaucē uz paraugpraksi 5. panta 1. punktā]*

4. pants

Dalībvalstu uzraudzības iestāžu uzdevumi

1. Regulas 3. pantā minēto dalībvalstu uzraudzības iestāžu uzdevumi ir jo īpaši šādi:
 - a) nodrošināt 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 izraudzījusies vai izveidojusi attiecīgo iestādi;
 - b) piešķirt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem sertifikātus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantu un pārraudzīt to nosacījumu izpildi, ar kādiem minētie sertifikāti tika piešķirti;
 - c) izdot gaisa satiksmes dispečeriem apliecības, kvalifikācijas atzīmes, apstiprinājumus un sertifikātus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.c pantu un pārraudzīt to nosacījumu izpildi, ar kādiem tie tika izdoti;
 - d) izstrādāt darbības uzlabošanas plānus un pārraudzīt to izpildi saskaņā ar 11. pantu;
 - e) pārraudzīt tarifikācijas sistēmas īstenošanu saskaņā ar 12. un 13. pantu;

- f) apstiprināt nosacījumus, ar kādiem var piekļūt ekspluatācijas datiem saskaņā ar 22. pantu, kas var būt vajadzīgs; un
 - g) pārraudzīt deklarācijas un sistēmu laišanu ekspluatācijā.
 - h) pārraudzīt to nosacījumu izpildi, ar kādiem tika deklarēta atbilstība, un pārraudzīt pastāvīgu atbilstību piemērojamajām prasībām.
2. Katra dalībvalsts uzraudzības iestāde organizē attiecīgas inspekcijas un apsekojumus, lai pārbaudītu atbilstību šīs regulas prasībām. Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atvieglo šo darbu.

Nacionālo uzraudzības iestāžu sadarbība

1. Nacionālās uzraudzības iestādes **attiecīgā gadījumā** apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, paraugpraksi un procedūrām, kā arī attiecībā uz šīs regulas piemērošanu. Šim nolūkam nacionālās uzraudzības iestādes var piedalīties un sadarboties tīklā, kas regulāri tiekas. Komisija un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk "*EASA*") piedalās šajā tīklā, koordinē un atbalsta šā tīkla darbu un attiecīgā gadījumā tam adresē ieteikumus.

Ievērojot šīs regulas 22. pantā un Regulā (EK) Nr. 45/2001 paredzētos datu aizsardzības noteikumus, Komisija un *EASA* atbalsta šā punkta pirmajā daļā minēto informācijas apmaiņu starp tīkla dalībniekiem, kura var notikt arī elektroniski, nepārkāpjot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāti.
2. Nacionālās uzraudzības iestādes sadarbojas, attiecīgos gadījumos nosakot sadarbības kārtību, ar mērķi sniegt savstarpēju palīdzību tām uzticēto pārraudzības uzdevumu, kā arī izmeklēšanas vai apsekojumu veikšanā. Šim nolūkam nacionālās uzraudzības iestādes var sniegt ieguldījumu ekspertu resursu kopfondā, kas jāizveido *EASA*, lai apmainītos ar speciālajām zināšanām un tās sniegtu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta f) apakšpunktu.

3. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis noslēdz vienošanos par uzraudzību, kas šajā pantā paredzēta attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz pakalpojumus, kas attiecas uz šiem blokiem. Attiecīgās nacionālās uzraudzības iestādes var sagatavot plānu, kurā precizēts, kā tiek īstenota to sadarbība šīs vienošanās īstenošanai.
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 šai regulai un piemērojamām kopīgajām prasībām, kuras pieņemtas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b panta 1. punktu.
5. Sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus gaisa telpā, par kuru atbild cita dalībvalsts, 2. un 4. punktā minētās vienošanās paredz nolīgumu par 4. panta 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 sertificēšanas atzīšanu.
6. Ja to pieļauj dalībvalstu tiesību akti un lai veicinātu reģionu sadarbību, dalībvalstu uzraudzības iestādes var arī vienoties par kompetences sadali attiecībā uz uzraudzības pienākumiem.

Kvalificētas struktūrvienības

1. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var nolemt 4. panta 2. punktā minētās pārbaudes un apsekošanu pilnīgi vai daļēji uzticēt kvalificētām struktūrvienībām, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumā noteiktajām prasībām. Turklāt tās var kvalificētām struktūrvienībām uzticēt veikt konkrētus sertificēšanas vai pārraudzības uzdevumus saskaņā ar minētās regulas 13. pantu.
2. Šāds dalībvalsts uzraudzības iestādes piešķirtais deleģējums Savienībā ir spēkā trīs gadus, un šo periodu var pagarināt. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var dot norādījumu jebkurai no kvalificētajām struktūrvienībām, kas atrodas Savienībā, veikt šīs pārbaudes un apsekošanu.
3. Dalībvalstis paziņo Komisijai, *EASA* un citām dalībvalstīm par kvalificētajām struktūrvienībām, kurām ir deleģēti uzdevumi saskaņā ar 1. punktu, norādot katras struktūrvienības atbildības jomu un identifikācijas numuru, un visas izmaiņas šajā ziņā. Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* kvalificēto struktūrvienību sarakstu, to identifikācijas numurus un atbildības jomas, kā arī periodiski papildina šo sarakstu.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka deleģējums tādai kvalificētajai struktūrvienībai, kura vairs neatbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumā noteiktajām prasībām, tiek atsaukts. Tās par to nekavējoties informē Komisiju, *EASA* un citas dalībvalstis.
5. Šā panta piemērošanas nolūkā iestādes, kuras saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 8. pantu ieceltas par pilnvarotajām iestādēm pirms šīs regulas stāšanās spēkā, ir uzskatāmas par kvalificētām struktūrvienībām.

7. pants

Apspriedes ar ieinteresētajām personām

1. Dalībvalstis un valsts uzraudzības iestādes izveido apspriežu mehānismu, lai Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai nodrošinātu ieinteresēto personu pienācīgu iesaistīšanu, jo īpaši to valsts uzraudzības iestādēm uzticēto uzdevumu izpildei, kuri minēti 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā.
2. Ieinteresētās personas var būt:
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv,
 - lidostas ekspluatanti vai attiecīgās grupas, kas tos pārstāv,
 - gaisa telpas izmantotāji vai attiecīgās grupas, kas tos pārstāv,
 - militārās struktūras,
 - ražotāji,
 - profesionāļu pārstāvības struktūras, un
 - valstu lidostu koordinatori.

III NODAĻA

PAKALPOJUMU SNIEGŠANA

8. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikācija

1. Uz visu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu Savienībā attiecināma sertifikācija, ko veic nacionālās uzraudzības iestādes vai *EASA* saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantu.
2. Ar sertifikācijas procedūru arī nodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji ir spējīgi apliecināt pietiekamu finansiālo spēku un to, ka viņiem ir piemērots atbildības un apdrošināšanas segums, ja attiecīgā dalībvalsts to negarantē.
3. Sertifikāts paredz nediskriminējošu pieeju pakalpojumiem, kas paredzēti gaisa telpas izmantotājiem, īpaši attiecībā uz drošību. Uz sertifikāciju attiecas nosacījumi, kas noteikti II pielikumā.
4. Sertifikātu izdošana aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem dod iespēju piedāvāt savus pakalpojumus dalībvalstīm, citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām Savienībā.

5. ¹³ 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 un, ciktāl tas praktiski izdarāms, nodrošinātu tādu drošības līmeni, kas ir vismaz tikpat stingrs kā līmenis, kas paredzēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 Va un Vb pielikumā noteiktajās pamatprasībās.
6. Šis pants neskar iespēju sniegt deklarāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantu.

9. 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 Savienībā derīgs sertifikāts vai deklarācija.

¹³ Regulas 550/2004 iepriekšējās redakcijas 15. un 16. apsvērums, Regulas 551/2004 6., 14., 16. un 17. apsvērums, kā arī Regulas 549/2004 7. un 22. apsvērums tiks atkārtoti iekļauti tekstā. Regulas 17. apsvērumam tiks pievienots šāds grozījums: "*Būtu jāaizsargā militārās operācijas un mācības, ja vienoto principu un kritēriju piemērošana kaitē to drošai un efektīvai īstenošanai. Šādos gadījumos to nevajadzētu uzskatīt par neefektivitātes avotu, ar noteikumu, ka gaisa telpas elastīgas izmantošanas princips tiek efektīvi piemērots.*"

2. Lai sniegtu pārrobežu pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka valsts tiesību sistēma nerada šķēršļus atbilstībai šim pantam un 18. panta 3. punktam, nosakot, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas sniedz pakalpojumus gaisa telpā, attiecīgajai dalībvalstij uzņemoties atbildību, atbilst vienam no turpmāk norādītajiem nosacījumiem:
 - a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder dalībvalstij vai tās pilsoņiem;
 - b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai oficiālo adresi atrodas attiecīgajā dalībvalstī;
 - c) izmanto vienīgi attiecīgās dalībvalsts objektus.
3. Dalībvalstis nosaka izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos var iekļaut nosacījumus savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild. Ja tiek sniegti pārrobežu pakalpojumi **saskaņā ar kopīgu izraudzīšanu**, dalībvalstis vienojas par izraudzītā pakalpojumu sniedzēja tiesībām un pienākumiem, kā arī par attiecīgajiem atbildības aspektiem un uzraudzību.
4. Dalībvalstīm ir pastāvīgas pilnvaras izvēlēties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ar nosacījumu, ka tas ir sertificēts vai iesniedzis deklarāciju saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008.

5. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas izveidoti atbilstoši 16. pantam un aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis atbilstoši šā panta 1. punktam kopīgi izraugās vienu vai vairākus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus vismaz vienu mēnesi pirms attiecīgā bloka darbības uzsākšanas. Kopīga izraudzīšana dod gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem iespēju nodrošināt pārrobežu pakalpojumus funkcionālajā gaisa telpas blokā. *(pārcelts no 16. panta 6. punkta)*
6. 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.

9.a pants

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana¹⁴

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.

¹⁴ Prezidentvalsts iesaka tekstā no jauna iekļaut Regulas 550/2004 15. apsvērumu:
"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."

Atbalsta pakalpojumu sniegšana

1. Dalībvalstis var piemērot konkurences pieeju viena vai vairāku atbalsta pakalpojumu sniegšanai, jo īpaši izmantojot taisnīgu, uz konkurenci balstītu konkursa procedūru un atbilstīgi Savienības tiesību aktiem.
 - 1.a Neskarot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju iespēju nodrošināt pakalpojumu kopumu, tās dalībvalstis, kuras piemērojušas konkurences pieeju saskaņā ar 1. punktu, īsteno visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka nav tādu juridisku vai regulatīvu šķēršļu atbalsta pakalpojumu sniedzējiem, kas mazinātu viņu spēju konkurēt uz taisnīgu un nediskriminējošu nosacījumu pamata.
 - 1.b [...] ¹⁵ (*bijušais 1. punkta pēdējais teikums*)
 2. ¹⁶
 3. [...].
 4. [...]
-
- 5.a) Komisija veic neatkarīgu pētījumu, kurā novērtē iespējamību sniegt atbalsta pakalpojumus centralizēti, ja tie attiecas uz Eiropas Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (EATMN) darbībām,

¹⁵ Prezidentvalsts ierosina pievienot šādu apsvērumu: *"Dalībvalstis var nolemt organizēt viena vai vairāku atbalsta pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Šādos gadījumos turpina piemērot valsts noteikumus, tostarp iespēju ierobežot piekļuvi tirgum un šīs ierobežošanas nosacījumus saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību principiem."*

¹⁶ Prezidentvalsts ierosina šo punktu aizstāt ar šādu apsvērumu: *"Jebkādiem apsvērumiem attiecībā uz konkurences garā veiktas atbalsta pakalpojumu sniegšanas iespējamu saskaņošanu būtu jāpamatojas uz izmaksu un ieguvumu analīzi, kas aptver vismaz šādus aspektus: konkurences ietekmi uz pakalpojuma sniegšanu, pakalpojuma sniegšanas izmaksu efektivitāti un kvalitāti, pakalpojuma sniegšanas drošumu, dalībvalstu spēju izpildīt savas ICAO saistības un vadības un sociālos aspektus."*

un par to informē komiteju. Šis pētījums attiecas uz konkrēta atbalsta pakalpojuma vai pakalpojuma daļas sniegšanas kopējām aplēstām izmaksām un ieguvumiem, un ir izstrādāts, apspriežoties ar dalībvalstīm un iesaistītajām ieinteresētām personām ¹⁷, jo īpaši attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem [...]. Tajā iekļauj arī vadības aspektus, ietekmi uz aktīvu pārvaldību, tostarp ieguldījumiem, drošības un aizsardzības prasībās un pievienoto vērtību attiecībā uz *ATM* tīkla darbību un valsts līmenī sniegtiem aeronavigācijas pakalpojumiem.

¹⁷ Prezidentvalsts ierosina 2. pantā iekļaut šādu definīciju attiecībā uz jēdzienu "iesaistītās ieinteresētās personas", kas ņemta no Regulas (ES) 677/2011: *"iesaistītās ieinteresētās personas" ir civilie un militārie gaisa telpas izmantotāji, civilās un militārās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti, lidostas laika nišu koordinatori un ekspluatācijas organizācijas un papildu ieinteresēto personu grupas, kas uzskatāmas par atbilstošām atsevišķām funkcijām un pakalpojumiem."*

- b) Ja pētījumam ir pozitīvs iznākums un neskarot pasākumus kopēju atbalsta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar 16.a pantu, Komisija saskaņā ar 27. panta 3. punktu var nolemt, ka vienu vai vairākus atbalsta pakalpojumus vai pakalpojumu daļas, kas attiecas uz *EATMN* darbībām, tīkla pārvaldnieks vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju grupa var sniegt centralizēti, rīkojoties iesaistīto ieinteresēto personu labā, jo īpaši attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju labā ¹⁸. Minētie atbalsta pakalpojumi vai to daļas neattiecas uz meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, ja to sniedzēji ir izraudzīti saskaņā ar 9.a pantu. Atbalsta pakalpojumu sniegšana centralizēti neuzliek dalībvalstīm pienākumu minēto pakalpojumu sniegšanai piemērot konkurences pieeju, kā arī neietver minēto pakalpojumu sniegšanas izbeigšanu vietējā un valsts līmenī. Šajā gadījumā no gaisa telpas izmantotājiem netiek iekasēta dubulta maksa. Komisija apspriežas ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, jo īpaši attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un [...] iespēju robežās savu lēmumu **pamato** [...] ar savstarpēju vienošanos, ievērojot drošības un aizsardzības prasības. Komisija arī precizē kārtību attiecībā uz pakalpojumu darbību un pakalpojumu sniedzēju atlasī, pamatojoties uz to spēju sniegt pakalpojumus objektīvā, **nediskriminējošā** un izmaksu ziņā efektīvā veidā, **visām iesaistītajām ieinteresētajām personām nodrošinot vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumiem**, un norīko minētos pakalpojumu sniedzējus. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktu.

¹⁸ Prezidentvalsts ierosina pievienot šādu apsvērumu: "*Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju grupas centralizēti sniegtu atbalsta pakalpojumu mērķim vajadzētu būt panākt šādu pakalpojumu sniedzēju ģeogrāfiski līdzsvarotu iesaistīšanos.*"

Darbības uzlabošanas sistēma

1. Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju un pakalpojumu darbību vienotajā Eiropas gaisa telpā, izstrādā aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju un pakalpojumu darbības uzlabošanas sistēmu. Tajā iekļauj:
 - a) Savienības mēroga darbības mērķus attiecībā uz galvenajām darbības jomām, proti, drošību, vidi, veikspēju un rentabilitāti;
 - b) darbības plānus, tostarp darbības mērķus, nodrošinot atbilstīgu ieguldījumu Savienības mēroga darbības mērķos; un
 - c) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju un pakalpojumu darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu.
2. Saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru Komisija par "darbības izvērtēšanas iestādi" nozīmē neatkarīgu, objektīvu un kompetentu iestādi, izraugās un ieceļ amatā tās priekšsēdētāju un locekļus. 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 un 13. pantā minēto tarififikācijas sistēmu. *EASA*, Eirokontrolle vai cita kompetenta struktūra darbības izvērtēšanas iestādei var sniegt tehnisku palīdzību.

- 2.a Komisija nosaka prasības par vajadzīgo kompetenci, pieredzi un neatkarību darbības izvērtēšanas iestādei. Tā nosaka arī pamatelementus un procedūras noteikumus, atbilstīgi kuriem darbības izvērtēšanas iestāde īsteno savu darbību saskaņā ar šo pantu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
3. Komisija nosaka Savienības mēroga darbības mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam. Gadījumā, kad 7. punkta j) apakšpunktā minētajā atsaucē laikposmā Komisija konstatē, ka sākotnējie dati un pieņēmumi, balstoties uz kuriem tika noteikti Savienības mēroga darbības mērķi, vairs nav derīgi tādēļ, ka tiek iedarbinātas brīdinājuma robežvērtības, vai tādēļ, ka attiecīgā gadījumā ir ieviesta centralizēta atbalsta pakalpojumu sniegšana, kā minēts 10. panta 5. punktā, Komisija var nolemt pārskatīt minētos mērķus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
- 3.a Savienības mēroga darbības mērķus definē, balstoties uz darbības izvērtēšanas iestādes veiktu analīzi, ņemot vērā attiecīgo informāciju, ko sniegušas dalībvalstis un valstu uzraudzības iestādes valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- 3.aa [...] *(pārcelts uz 3. punktu)*
- 3.b Pirms Savienības mēroga darbības mērķu noteikšanas darbības izvērtēšanas iestāde dara valsts uzraudzības iestādēm pieejamas metodes un procesu darbības plānu izvērtēšanai. *(pārcelts no 4. punkta)*.
- 3.c Valsts uzraudzības iestādes izstrādā un dalībvalstis pieņem darbības plānus, kas minēti 1. punktā. Šajos plānos iekļauj dalībvalsts(-u) pieņemtos saistošos vietējos darbības mērķus un veicināšanas pasākumu sistēmas. Par plānu projektiem notiek apspriešanās ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar profesionāļu pārstāvjiem, militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem.

- 3.d Ja valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka plānu kopīgi atbalsta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārstāvji, gaisa telpas izmantotāju pārstāvji un attiecīgā gadījumā lidlauka ekspluatanti un lidostu koordinatori, Komisija savos darbības plānu novērtējumos ņem vērā šāda atbalsta rakstisku apliecinājumu.
4. Komisija, kurai palīdz darbības izvērtēšanas iestāde, novērtē vietējo darbības mērķu ieguldījumu Savienības mēroga darbības mērķos. Šim nolūkam darbības izvērtēšanas iestāde, pirms iesniedz Komisijai savus galīgos ieteikumus, dalās savos sākotnējos konstatējumos ar valstu uzraudzības iestādēm.
- 4.a Ja Komisija konstatē, ka darbības plāni vai vietējie mērķi nesniedz pietiekamu ieguldījumu Savienības mēroga mērķos, tā var pieprasīt attiecīgajām dalībvalstīm veikt vajadzīgos korektīvos pasākumus. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
5. Darbības uzlabošanas sistēmai, kas minēta 1. punktā, paredzētais pārskata periods ir vismaz trīs gadi un ne vairāk kā pieci gadi.
6. Komisija regulāri izvērtē Savienības mēroga un vietējo darbības mērķu izpildi un informē par to Komiteju.
7. Šā panta 1. punktā minētās darbības uzlabošanas sistēmas pamatā ir:
- a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju un pakalpojumu darbības rādītājiem saistītu atbilstīgu datu vākšana, validēšana, pārbaude, izvērtēšana un izplatīšana sadarbībā ar visām attiecīgajām personām, tostarp *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem, valsts uzraudzības iestādēm, dalībvalstīm, tīkla pārvaldnieku un Eirokontroli;

- b) pamatojoties uz *ICAO* dokumentu Nr. 9854 "Globālās gaisa satiksmes pārvaldības ekspluatācijas koncepcija", atbilstošu galveno darbības jomu izvēle, kuras atbilst jomām, kas noteiktas *ATM* ģenerālpilāna darbības ietvarā, tostarp drošības, vides, veiktspējas un rentabilitātes jomas, un kuras vajadzības gadījumā ir pielāgotas, lai ņemtu vērā Eiropas vienotās gaisa telpas mērķus šajās jomās, kā arī konkrēta to galveno darbības rādītāju kopuma noteikšana, kas vajadzīgi, lai novērtētu darbību;
- c) Savienības mēroga un vietējo darbības mērķu noteikšana un pārskatīšana;
- d) kritēriji, pēc kuriem valsts uzraudzības iestādes nosaka darbības plānus. Ar minētajiem kritērijiem nodrošina, ka:
 - i) darbības plānos ņem vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības plānus, kā arī nozares partnerības un 16. panta 10. punktā minētos operacionālos plānus, ja tie ir pieejami;
 - ii) tie attiecas uz visiem valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka izmaksu bāzes elementiem;
 - iii) tie ietver saistošus vietējos darbības mērķus, kuri sniedz atbilstīgu ieguldījumu Savienības mēroga darbības mērķos;
 - iv) tie ietver atbilstīgas veicināšanas pasākumu sistēmas (*pārcelts no apakšpunkta ievadteikuma*);
 - v) tajos ņem vērā saikni starp drošības un aizsardzības prasībām un gaisa telpas izmantošanu;
 - vi) attiecīgos gadījumos tajos ņem vērā centralizēti sniegtu pakalpojumu ietekmi, īpaši vietējā vai valsts līmenī;
- e) vietējo darbības mērķu novērtēšana un attiecīgā gadījumā pārskatīšana, pamatojoties uz darbības plānu;
- f) darbības plānu īstenošanas uzraudzība, tostarp atbilstoši brīdinājuma mehānismi;

- g) kritēriji, pēc kuriem vērtē, vai vietējie darbības mērķi sniedz pienācīgu ieguldījumu Savienības mēroga darbības mērķos pārskata periodā, un uz kuriem balsta brīdināšanas mehānismus;
- h) vispārējie principi, saskaņā ar kuriem dalībvalstis izveido veicināšanas pasākumu sistēmu;
- i) [...];
- j) attiecīgi pārskata periodi un laikposmi, kuros vērtē darbības mērķu izpildi un nosaka jaunus mērķus;
- k) vajadzīgie attiecīgie grafiki.

Komisija paredz sīki izstrādātus noteikumus par darbības uzlabošanas sistēmas pienācīgu funkcionēšanu saskaņā ar šajā punktā norādītajiem apakšpunktiem. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.¹⁹

- 8. Izveidojot darbības uzlabošanas sistēmu, ņem vērā, ka maršruta pakalpojumi, termināļa pakalpojumi un tīkla funkcijas un pakalpojumi ir atšķirīgi un ka tie attiecīgi tā arī jāskata, ja vajadzīgs, arī darbības novērtēšanai.
- 9. Divos gados pēc šīs regulas publicēšanas Komisija veic pētījumu par to dalībnieku rīcības ietekmi uz Eiropas *ATM* tīkla efektīvu funkcionēšanu, kas nav *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēji, un publicē tā rezultātus. Pētījuma mērķis ir konstatēt jebkādu papildu svarīgu darbības jomu un/vai rādītāju, kas turpmākajos pārskata periodos spēj uztvert minētās rīcības ietekmi.

¹⁹ Komisija iebilst pret deleģēto aktu svītrotu.

12. pants

Vispārīgi noteikumi par tarifikācijas sistēmu

Saskaņā ar 13. un 14. 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. Sistēma ir saderīga arī ar 15. pantu 1944. gada Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju un ar Eirokontroles tarifikācijas sistēmu maksājumiem maršrutā.

13. pants

Tarifikācijas sistēmas principi

1. Tarifikācijas sistēma pamatojas uz to aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu uzskaiti, kas pakalpojumu sniedzējiem rodas par labu gaisa telpas izmantotājiem. Sistēmā šīs izmaksas sadala starp izmantotāju kategorijām.
2. Izmaksu bāzi maksājumiem nosaka pēc 3.–8. punktā izklāstītajiem principiem.

3. Izmaksas, kas jāsadala starp gaisa telpas izmantotājiem, ir aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas pilnīgās izmaksas, ieskaitot attiecīgās kapitālieguldījumu un aktīvu amortizācijas procentu summas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas. Aprēķinātās izmaksas ir tās izmaksas, ko dalībvalsts noteikusi tarifikācijas zonas līmenī vai valsts vai funkcionālo gaisa bloku līmenī vai nu atsaucē perioda sākumā attiecībā uz 11. panta 5. punktā minētā atsaucē perioda katru kalendāro gadu, vai arī atsaucē perioda laikā saskaņā ar attiecīgajiem pielāgojumiem, kuros izmantoti 11. pantā noteiktie brīdinājuma mehānismi.
4. Izmaksas, kas jāņem vērā šajā sakarā, novērtē attiecībā pret iekārtām un paredzētajiem pakalpojumiem, kurus īsteno saskaņā ar ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānu Eiropas reģionam. Lai izpildītu 3. panta 7. punktā izklāstītās prasības, tajās iekļauj arī izmaksas vai to daļas, kas rodas dalībvalsts uzraudzības iestādēm un/vai kvalificētām iestādēm, ja vien netiek izmantoti citi finanšu resursi, lai segtu šādas izmaksas vai to daļas. Tajās var iekļaut arī citas izmaksas, kas radušās attiecīgajai dalībvalstij un pakalpojuma sniedzējam saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu. Tajās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu noteiktajām soda sankcijām, kas minētas 33. pantā, vai par jebkādiem korektīviem pasākumiem, kas minēti 11. panta 4.a punktā.
5. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem un kā minēts attiecīgajos pamatnolīgumos, dalībvalstīm jāīsteno pamatoti centieni, lai vienotos par tarifikācijas politikas kopējiem principiem.

6. Dažādu aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas nosaka atsevišķi, kā paredzēts 21. panta 3. punktā.
7. Šķērssubsīdijas nedrīkst izmaksāt maršruta pakalpojumiem un termināļa pakalpojumiem. Ar termināļa un maršruta pakalpojumiem saistītās izmaksas proporcionāli jāsadala starp termināļa 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. Šķērssubsīdijas nedrīkst izmaksāt starp aeronavigācijas pakalpojumiem un tiem atbalsta pakalpojumiem, ko sniedz pēc konkurences principa saskaņā ar 10. pantu.
8. 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 Eirokontroli.
9. Nosakot maksājumus saskaņā ar 3.–8. 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, neņem 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 tos var noteikt visam pārskata periodam, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām, nodrošinot, ka kopējie ieņēmumi attiecīgā pārskata perioda laikā nepārsniedz ieņēmumu summu gadījumā, ja maksājumus nosaka kalendārajam gadam, tā paša pārskata perioda laikā;
 - 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. Šā punkta f) apakšpunkta vajadzībām 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 tādus uzlabojumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā kā potenciāla palielināšana, kavējumu skaita samazināšana un ilgtspējīga attīstība, vienlaikus uzturot optimālu drošības līmeni.
10. Komisija pieņem pasākumus, ar ko sīki izklāsta procedūru, kas jāievēro 1.–9. punkta piemērošanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Atbilstības 12. un 13. pantam pārskatīšana

1. Komisija paredz, sadarbojoties ar dalībvalstīm, nepārtraukti pārskatīt atbilstību principiem un noteikumiem, kas minēti 12. un 13. pantā. Komisija dara visu iespējamo, lai izveidotu mehānismus Eirokontroles kompetences izmantošanai, un pārskatīšanas rezultātus darīs zināmus dalībvalstīm, Eirokontroles un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.
2. Pēc vienas vai vairāku dalībvalstu pieprasījuma, ja tās uzskata, ka 12. un 13. 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 32. panta 1. punkta noteikumus, Komisija par izmeklēšanas rezultātiem informē dalībvalstis, Eirokontroles un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus. Divos mēnešos pēc pieprasījuma saņemšanas pēc attiecīgās dalībvalsts uzklauššanas Komisija izlemj, vai ir nodrošināta atbilstība 12. un 13. pantam un vai pasākuma piemērošanu tādējādi var turpināt. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

Kopējie projekti

1. Ar kopējiem projektiem var atbalstīt *ATM* ģenerālpilāna ieviešanu. Ar šiem projektiem atbalsta šīs regulas mērķus, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas un *ATM/ANS* darbības rādītājus tādās tās galvenajās jomās kā jauda, lidojumi un izmaksu efektivitāte, kā arī vides ilgtspējība, ņemot vērā būtiski svarīgos drošības mērķus.
- 1.a Komisija var izveidot kopējus projektus, lai īstenotu tās *ATM* ģenerālpilānā konstatētās būtiskās darbības izmaiņas, kurām ir ietekme visā tīklā. Kopējos projektos identificē tās *ATM* darbības funkcijas, kuras ir gatavas izvēršanai, kā arī izvēršanas grafiku un ģeogrāfisko tvērumu un kuras ir jāīsteno laikus, saskaņotā un sinhronizētā veidā.
2. Komisija var arī pieņemt pasākumus, ar kuriem izveido kopējo projektu pārvaldību un identificē, kādi ir šo projektu izvēršanas stimuli. Šie pasākumi neierobežo mehānismus ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem saistīto projektu izstrādei, kā par to vienojušies šo bloku dalībnieki.
3. Kopējie projekti var pretendēt uz Savienības 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 28. pantu, izskatot visus piemērotos līdzekļus tā ieviešanai. Finansēšanas prasībām atbilstošās kopējo projektu ieviešanas izmaksas atmaksā saskaņā ar pārredzamības un nediskriminācijas principu.
- 3.a Šā panta 1.a un 2. punktā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā paredzēto pārbaudes procedūru.

Funkcionālie gaisa telpas bloki

1. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanu un ieviešanu, lai nodrošinātu vajadzīgo gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kapacitāti un efektivitāti Eiropas vienotajā gaisa telpā un *ATM/ANS* pakalpojumu aizvien integrētāku ²⁰ sniegšanu un uzturētu augstu drošības līmeni, kā arī sniegtu ieguldījumu kopējā gaisa satiksmes sistēmas darbībā un mazinātu ietekmi uz vidi.
2. Funkcionālos gaisa telpas blokus izveido, pamatojoties uz dalībvalstu noslēgtām vienošanās un, ja vien tas ir lietderīgi, tie jāpapildina ar nozares partnerībām, kā precizēts 16.a pantā.
3. Dalībvalstis, valsts uzraudzības iestādes un *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēji pēc iespējas plašāk savstarpēji sadarbojas, lai nodrošinātu šā panta ievērošanu. Vajadzības gadījumā sadarbībā var iesaistīt arī valsts uzraudzības iestādes un *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējus no trešām valstīm, kas ņem dalību funkcionālajos gaisa telpas blokos.

²⁰ Lai paskaidrotu pakāpenisko *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanas integrēšanu, tostarp gaisa telpas pārvaldību, 25. apsvēruma beigās tiks pievienots šāds teikums: "*Pakāpenisko ATM/ANS pakalpojumu sniegšanas integrēšanu var panākt, inter alia, izmantojot integrētu pakalpojuma sniedzēju vai attiecīgā gadījumā izmantojot divu vai vairāku aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sadarbības kārtību*".

4. Funkcionālie gaisa telpas bloki jo īpaši:

- a) ir pamatoti ar drošības analīzi;
- b) ir projektēti, lai palīdzētu sasniegt saskaņā ar 11. pantu noteiktos darbības mērķus;
- c) [...]
- d) [...]
- e) ir pamatoti ar šo bloku vispārējo pievienoto vērtību, ieskaitot tehnisko līdzekļu un cilvēku resursu ²¹ visefektīvāko izmantošanu, balstoties uz izmaksu un ieguvumu analīzes;
- f) attiecīgā gadījumā nodrošina gaisa satiksmes vadības kompetences funkcionālu un elastīgu nodošanu no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības citai;

²¹ Prezidentvalsts paskaidrojumam ierosina šādu apsvērumu: "*Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, kuros tās piedalās, būtu iespējas pakāpeniski sniegt vispārēju pievienoto vērtību, tostarp gaisa telpas, kā arī tehnisko un cilvēkresursu izmantošanai. Visefektīvāko tehnisko un cilvēkresursu izmantošanu funkcionālajos gaisa telpas blokos inter alia varētu panākt:*

- *aeronavigācijas pakalpojumu personālam rīkojot kopējas mācības un izveidojot tam kopīgu mācību infrastruktūru,*
- *tehniskajām ATM sistēmām izmantojot sinhronizētus aprites ciklus,*
- *izmantojot saskaņotas ATM sistēmas un rīkus,*
- *racionalizējot kapitālizdevumus, ar ko pienācīgi risina visus ilgtermiņā stabilai ATM vajadzīgos attīstības aspektus,*
- *koordinējot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ieguldījumu plānus,*
- *kad vien tas ir izdevīgi, izveidojot kopējus gaisa satiksmes vadības centrus,*
- *attīstot kopēju saziņas, navigācijas un uzraudzības infrastruktūru,*
- *sniedzot pārrobežu pakalpojumus vai pāri robežām deleģējot aeronavigācijas pakalpojumus,*
- *koordinējot aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšanu,*
- *panākot to uzraudzības struktūru konvergenci, kuras aptver valsts uzraudzības iestādes,*
- *paredzot kopējus ārkārtas pasākumus."*

g) [...]

h) atbilst *ICAO* ietvaros noslēgto reģionālo vienošanos nosacījumiem;

i) attiecībā uz blokiem ievēro reģionālās vienošanās, kas ir spēkā šīs regulas spēkā stāšanās dienā, jo īpaši vienošanās ar Eiropas trešām valstīm.

4.a Koordinācijā ar tīkla pārvaldnieku, kā precizēts 17. pantā, funkcionālie gaisa telpas bloki atbilst šādām prasībām:

- nodrošina gaisa telpas elastīgu izmantošanu visefektīvākajā veidā, ko var sasniegt, ņemot vērā civilo un militāro gaisa telpas lietotāju gaisa satiksmes prasības;
- padara iespējamu visefektīvāko gaisa telpas plānošanu, ko var sasniegt;
- nodrošina atbilstību Eiropas maršrutu tīklam, kas izveidots saskaņā ar 17. pantu;
- nodrošina dažādu gaisa telpas konfigurāciju savienojamību.

5. Šajā pantā izklāstītās prasības var izpildīt, dalībvalstīm, valsts uzraudzības iestādēm un *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem piedaloties vienā vai vairākos funkcionālajos gaisa telpas blokos.

6. [...] (*pārcelts uz 9. panta 5. punktu*)

7. Dalībvalstis paziņo Komisijai par funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi un jebkādu pārveidi, konkrēti, dalībvalstu vienošanās un lēmumus par kopīgu izraudzīšanu. 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.
- 7.a Vienošanās, ar kuru izveido funkcionālo gaisa telpas bloku, ietver vajadzīgos noteikumus par veidu, kā var pārveidot bloku un kā dalībvalsts var izstāties no bloka, tostarp pārejas posma pasākumus.
8. 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 komiteju paust viedokli. Komiteja adresē viedokli attiecīgajām dalībvalstīm. Neskarot 6. punktu, dalībvalstis ņem vērā šo viedokli, lemjot par risinājumu.
9. Pēc dalībvalstu paziņojumu saņemšanas, kas minēti 7. punktā, Komisija novērtē katra funkcionālā gaisa telpas bloka atbilstību 4. un 4.a punktā noteiktajām prasībām un iesniedz novērtējuma rezultātus dalībvalstīm 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.

10. Funkcionālā gaisa telpas bloka īstenošana var balstīties uz operacionālo plānu, kurā aprakstītas darbības, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, valsts uzraudzības iestādēm un citām iesaistītajām personām jāveic, lai izpildītu 4. un 4.a punktā paredzētās prasības. Ja šāds operacionālais plāns tiek izveidots, par to paziņo Komisijai. Pirms operacionālā plāna izveides dalībvalstis, kas piedalās funkcionālajā gaisa telpas blokā, nodrošina, lai ieinteresētās puses būtu nodrošinātas ar atbilstīgo informāciju un tām būtu iespēja iesniegt apsvērumus.
11. Komisija var pieņemt pasākumus attiecībā uz 7. punktā minēto informāciju, kas dalībvalstij (-īm) jāsniedz. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
12. Šis pants neskar nevienu dalībvalstu vienošanos par funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, kas darbojas dienā, kad stājas spēkā šī regula.²²

16.a pants

Nozares partnerības

1. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēji cenšas noslēgt nozares partnerības, lai atbalstītu Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu un uzlabotu Eiropas *ATM* tīkla darbību. Nozares partnerības var noslēgt neatkarīgi no tā, vai vienā vai vairākos funkcionālajos gaisa telpas blokos vai tā daļās.

²² Komisija ierosina papildināt ar: "*un ir saskanīga ar tiesību aktiem, kuri ir spēkā tās izveidošanas laikā*".

2. Nozares partnerības ir sadarbības pasākumi, kas izveidoti ar mērķi uzlabot darbību vismaz vienā no svarīgākajām darbības jomām 11. pantā minētajā darbības uzlabošanas sistēmā. Nozares partnerības izveido divi vai vairāki partneri, kas sniedz savu ieguldījumu viena vai vairāku aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā. Nozares partnerībās var papildus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem iekļaut citas ieinteresētās personas.
3. [...]
4. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēji, kas noslēdz nozares partnerības, par savām darbībām regulāri informē tās dalībvalstis, kuras ir atbildīgas par to pārraudzību.

Tīkla pārvaldība un izstrāde

1. Gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) tīkla funkcijām un pakalpojumiem jānodrošina iespēja optimāli izmantot gaisa telpu un nodrošināt, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot vēlamās trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālas piekļuves iespēju gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs tīkla funkcijas un pakalpojumi ir vērsti uz to, lai atbalstītu iniciatīvas valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, un to nodrošinās, ievērojot prasību nošķirt regulatīvās funkcijas no pamatfunkcijām.²³
2. Šā panta 1. punktā paredzēto mērķu sasniegšanai un neierobežojot dalībvalstu atbildību par iekšzemes maršrutiem un gaisa telpas struktūru, Komisija nodrošina, ka tīkla pārvaldnieks veic šādus uzdevumus:
 - a) Eiropas maršrutu tīkla izveide un atbalsts gaisa telpas plānošanas optimizācijai sadarbībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, dalībvalstu iestādēm un funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, kas minēti 16. pantā;
 - b) nepietiekamo resursu, jo īpaši radiofrekvenču, koordinācija vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, kā arī radiolokācijas atstarotāju kodu koordinācija;
 - c) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība;
 - d) aeronavigācijas informācijas portāla nodrošināšana saskaņā ar 23. pantu;

²³ Prezidentvalsts ierosina apsvērumā iekļaut šādu paskaidrojumu: *"Tīkla funkcijas un pakalpojumi būtu jāvērs uz to, lai nodrošinātu gan ieguvumus darbības ziņā, gan EATMN izmaksu ietaupījumus, nepārklājoties un nedublējot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, SESAR Kopuzņēmuma, ieviešanas pārvaldnieka vai EASA uzdevumus un pienākumus."*

- e) [...];
- f) centrālā koordinēšanas funkcija tīkla krīzes gadījumā;
- g) atbalsta pakalpojums vai pakalpojumi vai to daļas atkarībā no 10. panta 5. punktā minētajām prasībām.

Šajā punktā uzskaitītie uzdevumi neparedz vispārēja rakstura saistošus pasākumus vai politisku lēmumu pieņemšanu. Tajos ņem vērā priekšlikumus, kas radušies valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī. Šos uzdevumus koordinē ar militārajām iestādēm, ievērojot saskaņotās procedūras attiecībā uz gaisa telpas elastīgu izmantošanu.

Komisija, apspriedusies ar komiteju un saskaņā ar 4. punktā minēto procedūru, var norīkot Eirokontroli vai kādu citu objektīvu un kompetentu struktūru veikt tīkla pārvaldnieka uzdevumus. Šo uzdevumu izpildei jānotiek objektīvi un izmaksu ziņā efektīvā veidā, un tos veic dalībvalstu vai ieinteresēto personu vārdā. Šo uzdevumu izpildei nodrošina pienācīgu vadību, kas paredz nodalīt atbildību par sniegtajiem pakalpojumiem un par regulējumu, ņemot vērā visa *ATM* tīkla vajadzības, turklāt ar gaisa telpas izmantotāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un lidlauku ekspluatantu pilnīgu iesaistīšanos.

3. Atsaucoties uz 2. punktā paredzēto sarakstu, Komisija var precizēt uzdevumus, jo īpaši saistītus ar atbalsta pakalpojumiem, ja tīkla pārvaldnieks tos sniedz centralizēti saskaņā ar 10. panta 5. punktu. Šos īstenošanas aktus pieņem, izmantojot 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus, kas 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 vajadzīgās frekvences Eiropas vispārējai gaisa satiksmei atvēlētajā diapazonā, lai palīdzētu nodrošināt Eiropas aviācijas tīkla izveidi un darbību;
 - c) tīkla papildu funkcijām un pakalpojumiem atbilstoši *ATM* ģenerālpilnam;
 - d) kārtību lēmumu pieņemšanai, sadarbojoties dalībvalstīm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un tīkla pārvaldniekam attiecībā uz 2. punktā minētajiem uzdevumiem;
 - e) kārtību tīkla pārvaldnieka īstenotajai administrēšanai, lai darbotos kā neatkarīga un rentabla struktūra, kas nodrošina funkciju un pakalpojumu tīklu, iesaistot visas attiecīgās ieinteresētās tīklā darbojošās personas;
 - f) iesaistīto ieinteresēto personu apspriešanās kārtību, pieņemot lēmumus valsts un Eiropas mērogā;

- g) uzdevumu un pienākumu sadali starp tīkla pārvaldnieku un valsts frekvenču pārvaldītājiem, kas skar Starptautiskās Telekomunikāciju savienības vispārējai gaisa satiksmei atvēlēto radiofrekvenču spektru, lai panāktu, ka valsts frekvenču pārvaldītāji turpina piešķirt frekvences, kuras neietekmē tīkla darbību. Gadījumos, kad tāda ietekme pastāv, valsts frekvenču pārvaldītāji sadarbojas ar tīkla pārvaldnieku, lai optimizētu frekvenču izmantošanu.
- h) saistībā ar atbalstu gaisa telpas izveidei, uzdevumu un pienākumu sadali starp tīkla pārvaldnieku, dalībvalstīm un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši:
 - i) tīkla pārvaldnieks darbojas sadarbībā ar dalībvalstīm un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, lai konstatētu un izvērtētu neefektīvu gaisa telpas plānošanu un dažādu gaisa telpas konfigurāciju nesavienojamību;
 - ii) dalībvalstis un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, apspriežoties ar tīkla pārvaldnieku, izstrādā korektīvus pasākumus, lai risinātu minētās konstatētās nepilnības nolūkā apmierināt visu gaisa telpas izmantotāju un lidlauka ekspluatantu vajadzības pēc iespējas plašākā apjomā;
 - iii) ievērojot attiecīgos lēmumus, ko kompetentās iestādes pieņem valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji īsteno minētos pasākumus vai nu individuāli vai kopā funkcionālajos gaisa telpas blokos, sadarbojoties ar tīkla pārvaldnieku.

Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

5. Par citiem gaisa telpas plānošanas aspektiem, kas nav paredzēti 2. punktā, 4. punkta c) apakšpunktā un 4. punkta h) apakšpunktā, lemj valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī. Šajā plānošanas procesā ņem vērā gaisa satiksmes prasības, sezonalitāti un sarežģītību, darbības plānus un ietver vispusīgu apspriešanos ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai attiecīgajām grupām, kas vajadzības gadījumā pārstāv gaisa telpas izmantotājus un militārās iestādes.

18. pants

Attiecības starp pakalpojumu sniedzējiem

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izmantot citu Savienībā sertificētu vai deklarāciju iesniegušu pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus, kā arī militāro pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus atbilstīgi 1. panta 3. punktam Regulā (EK) Nr. 216/2008.
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, ciktāl tas attiecas uz vispārējo gaisa satiksmi. Par šiem formalizācijas pasākumiem paziņo attiecīgajām dalībvalsts uzraudzības 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.

19. pants

Attiecības ar ieinteresētajām personām

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izveido apspriežu mehānismu apspriedēm ar attiecīgajām gaisa telpas izmantotāju un lidlauku ekspluatantu grupām par visiem vissvarīgākajiem jautājumiem, kuri saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem, tostarp attiecīgām izmaiņām gaisa telpas konfigurācijā vai stratēģiskajiem ieguldījumiem, kam ir attiecīga ietekme uz *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanu un/vai maksām. Minēto apspriešanos veic veidā, kas ir samērīgs sniegto pakalpojumu apjomam.

20. 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.

Finanšu pārskatu pārredzamība

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji neatkarīgi no savas īpašumtiesību sistēmas vai juridiskās formas sagatavo, iesniedz auditam un publicē savus finanšu pārskatus. Šie pārskati atbilst starptautiskajiem grāmatvedības uzskaites standartiem, ko pieņēmusi Savienība. Ja 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 iespējams.
2. Visos gadījumos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji publicē gada ziņojumu, un tiem regulāri izdara neatkarīgu auditu.
3. Sniedzot pakalpojumu paketi, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji norāda aeronavigācijas pakalpojumu radītās izmaksas un ienākumus, tos sadalot saskaņā ar 12. un 13. pantā norādīto tarifkācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem, un vajadzības gadījumā uztur konsolidētos pārskatus par citiem pakalpojumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumi, kā tas būtu jādara, ja attiecīgos pakalpojumus sniegtu atsevišķi uzņēmumi.
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 Regulas (EK) Nr. 1606/2002 (2002. gada 19. jūlijs) par starptautisko grāmatvedības standartu piemērošanu ²⁴ 9. panta pārejas noteikumus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas ir minētās regulas piemērošanas jomā.

²⁴ OV L 243, 11.9.2002., 1. lpp.

Piekļuve 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 vai deklarāciju iesniegušiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām, neskarot drošības vai aizsardzības politikas intereses.
3. Sertificētie vai deklarāciju iesniegušie pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas nosaka standarta nosacījumus piekļuvei ekspluatācijas datiem, izņemot tos, kas minēti 1. punktā. Valsts uzraudzības iestādes apstiprina šos standarta nosacījumus. Komisija var pieņemt pasākumus attiecībā uz procedūrām, kas jāievēro datu apmaiņas veikšanai, kā arī attiecīgo datu veidu saistībā ar minētajiem piekļuves nosacījumiem un to apstiprināšanu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

IV NODAĻA

GAISA TELPA UN SAVIETOJAMĪBA

23. pants

Elektroniska aeronavigācijas informācija

1. Neierobežojot dalībvalstu publicēto aeronavigācijas informāciju un šai publikācijai atbilstīgā veidā, Komisija, sadarbojoties ar tīkla pārvaldnieku, nodrošina kvalitatīvu elektronisku aeronavigācijas informāciju, kas sniegta saskaņotā veidā un datu kvalitātes un laicīguma ziņā atbilst visām attiecīgo izmantotāju prasībām.
2. Šā panta 1. punkta nolūkā Savienības 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.
3. Komisija pieņem pasākumus integrēta elektroniskas informācijas portāla izveidei un īstenošanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

23.a pants ²⁵

Gaisa telpas izmantošanas elastīgums

1. Nemot vērā dalībvalstu pārziņā esošo militāro jautājumu organizāciju, vienotajā Eiropas gaisa telpā tām jānodrošina gaisa telpas elastīgas izmantošanas principa vienveidīga piemērošana *ICAO* noteiktajā un Eirokontroles izstrādātajā kārtībā, lai, īstenojot kopējo transporta politiku un ievērojot *ATM* ģenerālplānu, uzlabotu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes pārvaldību.
2. Dalībvalstis katru gadu Komisijai sniedz ziņojumu par to, kā tās, īstenojot kopējo transporta politiku, savā pārziņā esošajā gaisa telpā piemēro gaisa telpas elastīgas izmantošanas principus.
3. Gadījumos, jo īpaši kad pēc dalībvalstu ziņojumu iesniegšanas kļūst nepieciešams noteikt un saskaņot to, kā vienotajā Eiropas gaisa telpā piemēro gaisa telpas elastīgas izmantošanas principus, Komisija pieņem pasākumus saskaņā ar kopējo transporta politiku. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

²⁵ Bijušais Regulas Nr. 551/2004 7. pants, saskaņots ar LESD.

Gaisa satiksmes pārvaldības tehnoloģiju attīstība un savietojamība

1. Saistībā ar *ATM* ģenerālplāna izstrādi un izvēšanu Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par gaisa satiksmes pārvaldības tehnoloģiju attīstības un savietojamības veicināšanu. Pirms tiek īstenots *ATM* ģenerālplāns, šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
2. Attiecībā uz 1. punktā minētajiem noteikumiem piemēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Attiecīgā gadījumā Komisija pieprasa, lai *EASA* šos noteikumus iekļautu gada darba programmā, uz ko atsaucas iepriekš minētās regulas 56. pantā.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

25. pants

Pielikumu pielāgošana

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu ²⁶ uzskaitītos nosacījumus, kas jāpievieno sertifikātiem, ko piešķir II pielikuma 2. punkta b), c), d), e) f), g), h) apakšpunktā uzskaitītajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai ņemtu vērā pieredzi, kuru nacionālās uzraudzības iestādes guvušas šo prasību un nosacījumu piemērošanā, vai gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas attīstību aeronavigācijas pakalpojumu savietojamības un integrētas sniegšanas ziņā.

²⁶ I pielikums tagad ir apvienots ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumu.

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 25. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs regulas publicēšanas dienas]. 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 25. 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. Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu parasto praksi un rīkotu apspriešanās ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

²⁷ Komisijai ir atbilde par 26. un 27. pantu, jo īpaši par 26. panta 4. punktu.

5. Saskaņā ar 25. 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.

27. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Vienotās gaisa telpas komiteja, turpmāk "Komiteja", ko veido divi pārstāvji no katras dalībvalsts un vada Komisija. 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 Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
4. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

Komisijas apspriedes ar ieinteresētajām personām

1. Komisija izveido mehānismu Savienības līmenī, lai attiecīgā gadījumā apspriestu ar šīs regulas īstenošanu saistītus jautājumus. Apspriedēs iesaista konkrētās nozares dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK.
2. Ieinteresētās personas var būt:
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vai attiecīgas grupas, kas tos pārstāv,
 - tīkla pārvaldnieks,
 - lidostas ekspluatanti vai attiecīgās grupas, kas tos pārstāv,
 - gaisa telpas izmantotāji vai attiecīgās grupas, kas tos pārstāv,
 - militārās struktūras,
 - ražotāji,
 - profesionāļu pārstāvības struktūras, un
 - valstu lidostu koordinatori.
3. Komisija apspriežu rezultātus dara pieejamus dalībvalstīm.

29. pants

Nozares konsultatīvā struktūra

Neierobežojot Komitejas un Eirokontroles 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.

30. pants

Attiecības ar trešām valstīm

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 nolīgumiem, ko noslēdz ar trešām valstīm, kas ir tās kaimiņvalstis, paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, attiecinot to uz minētajām valstīm. Turklāt tās cenšas sadarboties ar minētajām valstīm vai nu saistībā ar funkcionāliem gaisa telpas blokiem, vai nolīgumiem par tīkla funkcijām, vai arī saskaņā ar Eiropas Savienības un Eirokontroles nolīgumu, kas sniedz vispārēju satvaru pastiprinātai sadarbībai.

31. pants

Citu struktūru atbalsts

Lai izpildītu savus uzdevumus saskaņā ar šo regulu, Komisija var lūgt atbalstu no citām struktūrām, tostarp no Eirokontroles saskaņā ar ES un Eirokontroles nolīgumu.

32. pants

Konfidencialitāte

1. Ne dalībvalstu uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar savu dalībvalstu tiesību aktiem, ne Komisija, tīkla pārvaldnieks vai darbības izvērtēšanas iestāde 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 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 savas sensitīvās komercinformācijas aizsardzībā.
3. Informācija un dati, kurus nodrošina saskaņā ar 12. pantā minēto tarifikācijas sistēmu, ir publiski pieejami.

33. pants

Sankcijas

Dalībvalstis var noteikt noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, īpaši gaisa telpas izmantotājiem un pakalpojumu sniedzējiem. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

34. pants

Pārskatīšana un ietekmes novērtējuma paņēmieni

1. Komisija regulāri pārskata šīs regulas piemērošanu un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei katra 11. panta 5. punkta d) apakšpunktā minētā pārskata perioda beigās. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var lūgt dalībvalstīm informāciju, kas attiecas uz šīs regulas piemērošanu.
2. 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.

35. pants

Aizsardzības pasākumi

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 gaisa kuģi, kas izmanto šo gaisa telpu, ar nolūku 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.

36. pants

[...]

37. pants

Atcelšana

Atceļ Regulas (EK) Nr. 549/2004, 550/2004 un 551/2004.

Atceļ Regulu (EK) Nr. 552/2004, izņemot

– minētās regulas 5. un 6. pantu un III un IV pielikumu, kurus turpina piemērot deklarāciju vajadzībām, līdz stāsies spēkā attiecīgie īstenošanas pasākumi, kas minēti 8.b panta 6. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008;

– minētās regulas 4. un 7. pantu, kurus turpina piemērot, līdz stāsies spēkā attiecīgie īstenošanas pasākumi, kas minēti 24. pantā un 8.b pantā Regulā (EK) Nr. 216/2008.

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

38. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

Šīs regulas 3. pantu piemēro 18 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā, izņemot attiecībā uz tām dalībvalstīm, kuras Komisijai 6 mēnešos pēc šīs regulas stāšanās spēkā paziņo savu lēmumu izveidot dalībvalstu uzraudzības iestādes kā juridiski šķirtas struktūras; šādā gadījumā 3. pantu piemēro 48 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

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

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –

priekšsēdētājs

Padomes vārdā –

priekšsēdētājs

[svītrots un iekļauts EASA regulas V pielikumā (sk. dok. 15472/14)]

NOSACĪJUMI, KAS JĀPIEVIENO SERTIFIKĀTIEM

1. Sertifikātos jānorāda:
 - a) dalībvalsts uzraudzības iestāde, kas izdevusi sertifikātu;
 - b) pieteikuma iesniedzējs (nosaukums un adrese);
 - c) pakalpojumi un attiecīgā gadījumā funkcijas, attiecībā uz ko pakalpojumu sniedzējs ir sertificēts;
 - d) paziņojums par pieteikuma iesniedzēja atbilstību kopīgajām prasībām, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantā;
 - e) sertifikāta izdošanas diena un derīguma termiņš.
2. Papildu nosacījumi, kas pievienojami sertifikātam, nepieciešamības gadījumā var attiekties uz:
 - a) nediskriminējošu piekļuvi aeronavigācijas pakalpojumiem gaisa telpas izmantotājiem un vajadzīgo pakalpojumu efektivitāti, ieskaitot drošības un savietojamības līmeni;
 - b) ekspluatācijas specifikācijām konkrētiem pakalpojumiem;
 - c) laiku, līdz kuram pakalpojumi jāsniedz;
 - d) dažādajām vadības iekārtām, kas jālieto konkrētu pakalpojumu sniegšanā;
 - e) pakalpojumu darbības norobežojumu vai ierobežojumu, kas neattiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;
 - f) jebkuru līgumu, vienošanos vai citu aktu, ko pakalpojumu sniedzējs noslēdzis ar trešo personu un kas attiecas uz pakalpojumu (pakalpojumiem);

- g) tās informācijas sniegšanu, kas pamatoti vajadzīga, lai verificētu pakalpojumu atbilstību kopīgajām prasībām, ieskaitot plānus, finanšu un ekspluatācijas datus, kā arī būtiskas izmaiņas sniedzamo aeronavigācijas pakalpojumu veida un/vai apjoma izmaiņas;
 - h) visiem pārējiem tiesiskajiem nosacījumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumiem specifiski, piemēram, nosacījumiem, kuri attiecas uz sertifikāta pārtraukšanu vai atsaukšanu.
-

ATBILSTĪBAS TABULA

Regula 549/2004	Regula 550/2004	Regula 551/2004	Regula 552/2004	Šī regula
1. panta 1. līdz 3. punkts				1. panta 1. līdz 3. punkts
		1. panta 3. punkts		1. panta 4. punkts
1. panta 4. punkts				1. panta 5. punkts
	1. pants			-----
		1. panta 1., 2. un 4. punkts		-----
			1. pants	-----
2. panta 1. līdz 35. punkts				2. panta 1. līdz 35. punkts
				2. panta 36. līdz 38. punkts
2. panta 17., 18., 23., 24., 32., 35., 36. punkts				-----
3. pants				-----
4. panta 1. un 2. punkts				3. panta 1. un 2. punkts

				3. panta 3. un 4. punkts
4. panta 3. punkts				3. panta 5. punkts
				3. panta 6. punkts
3. panta 4. un 5. punkts				3. panta 7. un 8. punkts
				3. panta 9. punkts
	2. panta 1. punkts			4. panta 1.a punkts
				4. panta 1.b līdz 1.g punkts
	2. panta 2. punkts			4. panta 2. punkts
				5. panta 1. un 2. punkts
	2. panta 3. līdz 6. punkts			5. panta 3. līdz 6. punkts
	3. panta 1. un 2. punkts			6. panta 1. un 2. punkts
			8. panta 1. un 3. punkts	6. panta 3. un 4. punkts
				6. panta 5. punkts

			8. panta 2. un 4. punkts	-----
	6. pants			-----
10. panta 1. punkts				7. panta 1. punkts
				7. panta 2. punkts
	7. panta 1. punkts			8. panta 1. punkts
				8. panta 2. punkts
	7. panta 4. un 6. punkts			8. panta 3. un 4. punkts
	7. panta 2., 3., 5., 7. līdz 9. punkts			-----
	8. pants			9. pants
				10. pants
	9. pants			-----
11. pants				11. pants
	14. pants			12. pants
	15. pants			13. pants
	16. pants			14. pants

	15.a pants			15. pants
	9.a panta 1. punkts			16. panta 1. un 3. punkts
				16. panta 2. punkts
	9.a panta 2. punkta i) apakšpunkts			-----
	9.a panta 2. punkts			16. panta 4. punkts
				16. panta 5. punkts
	9.a panta 3. līdz 9. punkts			16. panta 6. līdz 12. punkts
	9.b pants			-----
		6. panta 1. līdz 2.b punkts		17. panta 1. un 2.b punkts
				17. panta 2.c līdz 2.e punkts
		6. panta 3. līdz 4.d punkts		17. panta 3. līdz 4.d punkts
				17. panta 4.e punkts
		6. panta 4.e līdz 4.f punkts		17. panta 4.f un 4.g punkts

		6. panta 5. un 7. punkts		17. panta 5. un 6. punkts
		6. panta 8. un 9. punkts		-----
	10. pants			18. pants
				19. pants
	11. pants			20. pants
	12. pants			21. pants
	13. pants			22. pants
		3. pants		-----
		3.a pants		23. pants
		4. pants		-----
		7. pants		-----
		8. pants		-----
			3. pants	24. panta 1. un 2. punkts
			[...]	-----
			2. pants [...]	-----
			4.–7. pants	-----
	17. panta 1. punkts			25. pants

				26. pants
5. panta 1. līdz 3. punkts				27. panta 1. līdz 3. punkts
5. panta 4. un 5. punkts				-----
10. panta 2. un 3. punkts				28. panta 1. un 2. punkts
6. pants				29. pants
7. pants				30. pants
8. pants				31. pants
	4. pants			-----
			9. pants	-----
	18. pants			32. pants
9. pants				33. pants
12. panta 2. līdz 4. punkts				34. panta 1. līdz 3. punkts
12. panta 1. punkts				-----
	18.a pants			-----
		10. pants		-----
13. pants				35. pants
13.a pants				36. pants

			10. pants	-----
			11. pants	37. pants
	19. panta 1. punkts			38. pants
	19. panta 2. punkts			-----
	I pielikums		V pielikums	I pielikums
			I pielikums	-----
	II pielikums			II pielikums
			II pielikums	-----
				III pielikums
			III pielikums	-----
			IV pielikums	-----
