



Briselē, 2021. gada 22. jūnijā
(OR. en)

9616/21

Starpiestāžu lietas:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DARBA DOKUMENTS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	ST 9490/21 + COR1-5
K-jas dok. Nr.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Temats:	Grozīts priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) – Vispārēja pieeja (2021. gada 3. jūnijs)

I papildinājumā pievienota Padomes vispārējā pieeja par minēto priekšlikumu un tā pielikumiem, kuru Padome pieņēma 3798. sanāsmē 2021. gada 3. jūnijā.

2013/0186 (COD)

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 un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² OV C [...], [...], [...] lpp.

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 ³, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 ⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 ⁵ ir būtiski grozītas. Tā kā ir jāizdara turpmāki grozījumi, minētās regulas skaidrības labad būtu jāpārstrādā.

³ 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.).

⁴ 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.).

⁵ 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.).

- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes pieņemtā Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu pirmā pakete, proti, Regula (EK) Nr. 549/2004, Regula (EK) Nr. 550/2004, Regula (EK) Nr. 551/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 ⁶, 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. 1070/2009 ⁷, 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) 2018/1139 ⁸, jo *ATM* sistēmu, sastāvdaļu un procedūru savietojamībai vajadzīgie noteikumi iestrādāti minētajā regulā.
- (3) Lai ņemtu vērā Regulā (ES) 2018/1139 ieviestās izmaiņas, šīs regulas saturs ir jāsaskaņo ar Regulas (ES) 2018/1139 saturu un – līdztekus – ir jāgroza pēdējā minētā regula.
- (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 Savienības dalībvalstis, ievērojot attiecīgās starptautiskās konvencijas, gaisa satiksmes vadībai izmanto valsts varas iestādes pilnvaras.

⁶ 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.).

⁷ 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.).

⁸ 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.).

- (4.a) Šai regulai nebūtu jāietekmē dalībvalstu tiesības un pienākumi saskaņā ar Čikāgas konvenciju.
- (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 gaisa telpu un resursus, sekmējot aviācijas ilgtspēju un atvieglojot preču un pakalpojumu brīvu apriti un personu brīvu pārvietošanos.
- (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 satiksmei 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 grupas ⁹ atzinumi un ieteikumi.
- (7) *ATM* ekoloģisko raksturlielumu uzlabojumi, jo īpaši aviācijas radīto emisiju samazinājums, arī veicina to mērķu sasniegšanu, kuri ietverti Parīzes nolīgumā, Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu, Padomes secinājumos par Komisijas izstrādāto Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju un Digitālajā programmā Eiropai.
- (7a) Visu kategoriju izmantotājiem gaisa telpa ir kopīgs resurss, kas elastīgi jāizmanto tiem visiem, nodrošinot godīgumu un pārredzamību, vienlaicīgi ņemot vērā dalībvalstu drošības un aizsardzības vajadzības un saistības, kuras tās uzņēmušās starptautiskajās organizācijās.
- (8) 2004. gadā dalībvalstis ir pieņēmušas vispārēju deklarāciju par militāriem jautājumiem, kas skar Eiropas vienoto gaisa telpu ¹⁰, kuru tās ir atkārtoti uzsvērušas. Saskaņā ar minēto 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.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Sk. OV L 96, 31.3.2004., 9. lpp.

- (9) Lēmumi par militāru operāciju un mācību saturu, apjomu vai veikšanu neietilpst Savienības kompetences jomā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktu.
- (9a) Dalībvalstis, attiecīgā gadījumā kopā ar trešām valstīm, var izveidot funkcionālu gaisa telpas bloku, lai izvērstu labāku sadarbību un koordināciju nolūkā sekmēt gaisa satiksmes pārvaldības tīkla darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā un samazināt ietekmi uz vidi.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāizraugās valsts uzraudzības iestāde, lai tā uzņemtos pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar šo regulu. Lai nodrošinātu saskaņotu un sekmīgu pakalpojumu sniegšanas pārraudzību visā Eiropā, valstu uzraudzības iestādēm būtu jāgarantē pietiekama neatkarība un resursi. Jo īpaši, minēto iestāžu finansējumam būtu jāgarantē to neatkarība un jāļauj tām darboties saskaņā ar taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem. Valstu uzraudzības iestāžu darbiniekiem būtu jārīkojas neatkarīgi, jo īpaši, izvairoties no interešu konfliktiem starp aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un savu uzdevumu izpildi. Tam 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 jo īpaši organizatoriskā ziņā tikt apvienotai ar valsts kompetento iestādi, kas izraudzīta, ievērojot Regulu (ES) 2018/1139, vai valsts konkurences iestādi.
- (11)
- (12) Valsts uzraudzības iestādēm ir svarīga loma Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanā, un tālab tām 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. Sadarbībai vajadzētu būt regulārai.
- (13)

- (14) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam vajadzētu būt iespējai piedāvāt pakalpojumus Savienībā ar nediskriminējošiem nosacījumiem, ja tam ir sertifikāts vai deklarācija, ievērojot 41. pantu Regulā (ES) 2018/1139.
- (14a) Ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 3. punkta c) apakšpunktu, minēto regulu, tostarp tās 41. pantā noteiktās sertifikācijas prasības, nepiemēro *ATM/ANS*, ko nodrošina vai dara pieejamus bruņotie spēki. Attiecīgi dalībvalstis būtu arī jāpilnvaro atļaut šādu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu visā to atbildībā esošajā gaisa telpā vai tās daļā bez sertifikācijas un/vai nepiemērojot visu šo regulu vai tās daļu. Šādos gadījumos attiecīgā dalībvalsts jo īpaši varētu spēt izraudzīties attiecīgos militāros pakalpojumus sniedzējus, lai tie sniegtu gaisa satiksmes pakalpojumus vai meteoroloģiskos pakalpojumus (*MET*) saskaņā ar šo regulu.
- (14b) Šajā regulā netiek prasīta to signālu sertificēšana, kurus nodrošina globālas navigācijas satelītu sistēmas (*GNSS*).
- (15) Nebūtu jāpastāv gaisa telpas izmantotāju diskriminācijai līdzvērtīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā.
- (16) Gaisa satiksmes pakalpojumi būtu jāsniedz kā ekskluzīvi pakalpojumi. Uz šādu pakalpojumu sniedzējiem būtu jāattiecina prasības par izraudzīšanu un sabiedrības interesēm, jo īpaši attiecībā uz valsts drošību un aizsardzību, kā arī to, kur atrodas to galvenā uzņēmējdarbības vieta un kam tie pieder. Šajā sakarā būtu jāņem vērā, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kā paredzēts šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru īstenošanu, kurām nav ekonomiska rakstura un kurām tādējādi nav jāpiemēro Līguma noteikumi par konkurenci.
- (16a) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka to valsts tiesību akti neliedz izraudzīties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, jo īpaši, pamatojoties uz to, ka attiecīgā pakalpojumu sniedzēja galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī vai ka tas pieder minētās dalībvalsts valstspiederīgajiem, ja šādu valsts tiesību aktu piemērošana rada pakalpojumu sniegšanas brīvības vai brīvības veikt uzņēmējdarbību nepamatotu ierobežojumu, kas būtu jānovērtē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus.

- (16b) Pamatojoties uz savu drošības apsvērumu analīzi, dalībvalstīm būtu jāspēj ekskluzīvā kārtā izraudzīties vienu vai vairākus *MET* sniedzējus visai to atbildībā esošajai gaisa telpai vai tās daļai bez vajadzības rīkot uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus.
- (16c) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sadarbība ir svarīgs Eiropas *ATM* sistēmas vispārējās darbības uzlabošanas instruments, un tā būtu jāveicina.
- (17) Pamatojoties uz savu drošības apsvērumu analīzi, dalībvalstis var atļaut gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidostu ekspluatantiem vai lidostu ekspluatantu grupai iepirkt saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus (*CNS*), aeronavigācijas informācijas pakalpojumus (*AIS*), gaisa satiksmes datu pakalpojumus (*ADS*), *MET*, ja vien attiecīgā dalībvalsts nav izraudzījies vienu *MET* sniedzēju, vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumus lidlauka gaisa satiksmes vadības un pieejas kontroles vajadzībām. Iespēja izmantot šādu iepirkumu var nodrošināt lielāku elastību un veicināt inovāciju pakalpojumu jomā, neietekmējot drošību un īpašās vajadzības, tostarp militāro spēku drošību un īpašās vajadzības, attiecībā uz konfidencialitāti, savietojamību, sistēmas noturību, piekļuvi datiem un *ATM* drošību.
- (18) Ja tiek iepirkti *MET* vai gaisa satiksmes pakalpojumi lidlauka gaisa satiksmes vadības un pieejas kontroles vajadzībām, uz tiem nebūtu jāattiecina šajā regulā izklāstītā darbības uzlabošanas sistēma.
- (19)
- (20) Attiecīgā gadījumā aeronavigācijas pakalpojumu iepirkums būtu jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/24/ES ¹¹, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES ¹², ja vien saskaņā ar šo regulu nav noteikts citādi, un ar vienlīdzīgas attieksmes, nediskriminācijas un pārredzamības principiem, kā arī ar piemērojamajiem Līguma noteikumiem, jo īpaši Līguma noteikumiem par pakalpojumu sniegšanas brīvību un par brīvību veikt uzņēmējdarbību.

¹¹ 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.).

¹² 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.).

- (21) Bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai vajadzīga kopīgu informācijas pakalpojumu (*CIS*) pieejamība. Lai ierobežotu šādas satiksmes pārvaldības izmaksas, to *CIS* cenām, kurus sniedz kā ekskluzīvus pakalpojumus, būtu jābalstās uz izmaksām un samērīgu uzcenojumu peļņas gūšanai un tās būtu jāapstiprina valstu uzraudzības iestādēm. Lai nodrošinātu pakalpojuma sniegšanu, būtu *CIS* sniedzējiem jāpiešķir piekļuve attiecīgajiem darbības datiem, pamatojoties uz taisnīgiem, saprātīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem.
- (21a) Lai nodrošinātu gaisa satiksmes datu pakalpojumu elastīgu sniegšanu pārrobežu un Savienības mērogā, ir svarīgi, lai būtu pieejami attiecīgi darbības dati par vispārējo gaisa satiksmi. Tāpēc šādi dati būtu jādara pieejami attiecīgajām ieinteresētajām personām, pamatojoties uz taisnīgiem, saprātīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem. 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, tostarp lidojumu vidisko 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.
- (22) Darbības uzlabošanas sistēmai un tarifikācijas sistēmai būtu jānodrošina Eiropas *ATM* sistēmas efektīva, ilgtspējīga un nepārtraukta darbība, un tās arī ir paredzētas, lai aeronavigācijas pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar nosacījumiem, kas nav tirgus nosacījumi, uzlabotu izmaksu efektivitāti un veicinātu apkalpošanas kvalitātes uzlabošanu. Šajā nolūkā tām būtu jāietver atbilstīgi un pienācīgi stimuli. Ņemot vērā šo mērķi, darbības uzlabošanas sistēmai nebūtu jāattiecas uz pakalpojumiem, kas iepirkti saskaņā ar šo regulu. Darbības uzlabošanas sistēmai būtu jāattiecas uz visiem aeronavigācijas pakalpojumiem, kurus sniedz izraudzīts gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs vai kurus tas iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem, tostarp, ja minētais pakalpojumu sniedzējs sniedz aeronavigācijas pakalpojumus un gaisa satiksmes pakalpojumus.
- (22a) Var tikt izraudzīta darbības izvērtēšanas iestāde (DII), kura darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas īstenošanas gaitā konsultē Komisiju un valstu uzraudzības iestādes un palīdz tām.

(23)

(24)

- (25) Ņemot vērā pārrobežu un tīkla elementus, kas raksturīgi aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, maršruta darbības rezultāti būtu jānovērtē, ņemot vērā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus

Ņemot vērā to zināšanas par vietējiem apstākļiem, dalībvalstīm un to valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt atbildīgām par darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu projektu sagatavošanu un pieņemšanu. Minētajiem plāniem jo īpaši būtu jābalstās uz izraudzītā(-o) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja(-u) ieguldījumu attiecībā uz visiem aeronavigācijas pakalpojumiem, ko minētie pakalpojumu sniedzēji sniedz vai iepērk. Komisijai vajadzētu būt atbildīgai par minēto plānu novērtēšanu. Valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt atbildīgām arī par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju darbības uzraudzību un attiecīgā gadījumā par korektīvo pasākumu noteikšanu.

- (26) Lai iespējami sekmīgāk nodrošinātu izvirzīto mērķu faktisku izpildi, darbības uzlabošanas plānu projektiem būtu jāietver maršruta darbības uzlabošanas mērķi, kas atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kā arī termināla darbības uzlabošanas mērķi galvenajās darbības jomās "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte", vienlaikus ņemot vērā vietējos apstākļus un galveno darbības jomu un drošības jomas savstarpējo atkarību, un tiem būtu jāatbilst konkrētiem kvalitātes kritērijiem.

- (27) Tīkla darbībai būtu jāpiemēro specifiski kritēriji, ņemot vērā tīkla funkciju īpatnības. Uz tīklu būtu jāattiecina 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 par tādu pakalpojumu sniegšanu, kuri tiem darīti pieejami vai kuri darīti pieejami to labā, un kas nav segtas citādi. Izmaksas, kas saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu radušās dalībvalstu valsts iestādēm, tostarp valstu kompetentajām iestādēm un valstu uzraudzības iestādēm, kā arī EIROKONTROLEI un tīkla pārvaldniekam, var iekļaut 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 jāatbalsta aviācijas ietekmes uz vidi samazināšana.

- (29) Būtu dalībvalstīm jāatļauj paredzēt maksas modulāciju, kuras 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. Komisijai būtu jāveic priekšizpēte par maksas modulācijas ietekmi uz gaisa satiksmi un ieinteresētajām personām, kā arī par minētās modulācijas ieguldījumu Eiropas vienotās gaisa telpas mērķu sasniegšanā.
- (30)
- (30a) Būtu jāizveido mehānismi, piemēram, notiekoša pārskata perioda pagarināšana, apturēšana vai darbības uzlabošanas mērķu pielāgošana pārskata periodā, lai reaģētu uz neparedzamiem un nozīmīgiem notikumiem, kas būtiski ietekmē darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas īstenošanu, ja ir novērojama būtiska novirze no satiksmes prognozēm.
- (30b) Neskarot LESD 258. pantā paredzēto procedūru, Komisijai būtu jāpārskata tas, kā dalībvalstis ievēro prasības, kuras noteiktas saskaņā ar darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu, un attiecīgā gadījumā tā var sniegt atzinumu par to, vai minētās prasības ir ievērotas.
- (31) Būtu jāparedz, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatu pārredzamība ir viens no līdzekļiem, kas ļauj novērst šķērssubsidēšanu un tās izraisītos izkropļojumus.
- (32) Tīkla funkcijām būtu jāveicina gaisa transporta sistēmas ilgtspējīga attīstība un jāatbalsta Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana. Tām būtu jāveicina gaisa telpas un nepietiekamo resursu ilgtspējīga, efektīva un ekoloģiski optimāla izmantošana, jāatspoguļo darbības vajadzības Eiropas *ATM* tīkla infrastruktūras izvērsšanās un jāsniedz atbalsts tīkla krīžu gadījumā.

- (32a) Vairākas tīkla funkcijas, piemēram, gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība, ir centralizēti jākoordinē vienai struktūrai, lai atbalstītu dalībvalstu un attiecīgo iesaistīto ieinteresēto personu veiktās darbības. Tādēļ vairāki uzdevumi, kas veicina šo funkciju izpildi, būtu jāveic tīkla pārvaldniekam, kura darbībā būtu jāpieaicina visas attiecīgās iesaistītās ieinteresētās personas. Tīkla pārvaldnieka konkrētie uzdevumi būtu jānosaka šajā regulā. Tīkla pārvaldnieks būtu jāieceļ Komisijai. Komisijai būtu jāieceļ Eirokontrole, ņemot vērā minētās organizācijas plašās speciālās zināšanas aviācijas jomā, vai cita objektīva un kompetenta struktūra minēto uzdevumu pildīšanai.
- (33) Tām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kurām ir jāīsteno tīkla funkcijas vietējā un darbības līmenī, kā arī dalībvalstīm vajadzētu būt pilnībā iesaistītām minēto funkciju īstenošanā un lēmumu pieņemšanas procesā. Attiecīgi tīkla pārvaldniekam būtu jāveic pasākumi, izmantojot sadarbībā balstītu lēmumu pieņemšanu, kas jo īpaši pamatojas uz apspriešanos ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un dalībvalstīm un uz detalizētu sadarbības kārtību un darbības procesiem. Šādā sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā, cik vien iespējams, galvenokārt būtu jāņem vērā tīkla intereses, neskarot drošības un aizsardzības vajadzības, un tam vajadzētu būt tādām, kas ļauj atrisināt problēmas un, kad vien iespējams, panākt vienprātību. Turklāt, lai nodrošinātu pienācīgu pārvaldību saistībā ar tīkla funkciju izpildi, būtu jāizveido Tīkla pārvaldības padome, nodrošinot visu minēto funkciju īstenošanā iesaistīto dalībnieku interešu pienācīgu pārstāvību. Neskarot apspriešanos ar Tīkla pārvaldības padomi par regulatīviem vai stratēģiskiem lēmumiem, piemēram, par tīkla stratēģijas plāna apstiprināšanu, pasākumiem, ko pieņem, izmantojot sadarbībā balstītu lēmumu pieņemšanu, un Tīkla pārvaldības padome, vajadzētu būt operacionālam vai tehniskam raksturam, nodrošinot tīkla ikdienas darbību saskaņā ar šīs regulas mērķiem. Būtu skaidri jānosaka tīkla pārvaldnieka un Tīkla pārvaldības padomes lēmumu pieņemšanas pilnvaras, kā arī sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesa tvērums. Akti, kas pieņemti saistībā ar tīkla funkcijām, attiecīgā gadījumā būtu jāpārskata tiesā saskaņā ar Līgumā paredzētajiem nosacījumiem.

(34)

(35)

- (36) 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.
- (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*. Lai nodrošinātu šīs koncepcijas vienveidīgu piemērošanu, Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieņemt īstenošanas aktus kopējās transporta politikas ietvaros un neskarot dalībvalstu atbildību par savu gaisa telpu.
- (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* ģenerālpilāns 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* ģenerālpilānā un ietekmē visu tīklu. Lai paātrinātu *SESAR* projekta izvērsanu, 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.

(41)

- (42) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, jo īpaši attiecībā uz DII izraudzīšanos, darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas īstenošanu, tostarp par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, kritērijiem un procedūrām, ko izmanto, lai novērtētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un tīkla pārvaldnieka darbības plānu un darbības uzlabošanas mērķu projektus, darbības uzlabošanas plānu novērtēšanu un apstiprināšanu, 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, noteikumiem par tīkla funkciju izpildi, par tīkla pārvaldnieka iecelšanu un iecelšanas nosacījumiem, kā arī tīkla pārvaldnieka uzdevumiem par Tīkla pārvaldības padomi, par sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesu un tīkla pārvaldības mehānismiem, prasībām par darbības datu pieejamību, 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. 182/2011¹³. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisijai nebūtu jāpieņem īstenošanas akta projekts.
- (43) Ar sociālajām un profesionālajām darbinieku organizācijām attiecīgi būtu jāapspriežas par visiem ierosinātajiem pasākumiem, kam ir būtiska sociālā, tehnoloģiskā un humānā dimensija vai būtiskas ar darbību saistītas sekas. Savienības līmenī būtu jāapspriežas arī ar nozaru dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK¹⁴, un ar Humāno dimensiju jautājumu ekspertu grupu.
- (44) Sodiem, ko paredz par šīs regulas pārkāpumiem, vajadzētu būt efektīviem, samērīgiem un preventīviem, un tie nedrīkst mazināt drošību.

¹³ 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.).

¹⁴ OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.

(44b) Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm piemērot pasākumus, kas nepieciešami, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības politikas intereses. Turklāt tā neietekmē dalībvalstu kompetenci pieņemt noteikumus attiecībā uz savu bruņoto spēku organizēšanu. Šī kompetence nozīmē, ka dalībvalstis varētu pieņemt pasākumus, lai nodrošinātu, ka to bruņotajiem spēkiem ir pietiekoši daudz gaisa telpas atbilstīgiem izglītības un apmācības mērķiem. Tāpēc būtu jāparedz garantiju klauzula, lai šo kompetenci varētu izmantot.

(45)

(46) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet šīs darbības starptautiskā mēroga dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Šajā regulā paredzēti noteikumi par Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi un rezultatīvu darbību nolūkā pastiprināt 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, savietojamību un tehnoloģiju modernizāciju visu gaisa telpas izmantotāju, iedzīvotāju un vides interesēs.

2. Šīs regulas piemērošana neskar dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasības, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kas izklāstīti 44. pantā. Šī regula neattiecas uz militārām operācijām un mācībām. Tiek nodrošināta koordinācija ar militārajām iestādēm, lai apzinātu šīs regulas piemērošanas potenciālo ietekmi uz militārajiem pasākumiem un rīkotos saistībā ar to.

3. Šīs regulas piemērošana neskar dalībvalstu tiesības un pienākumus attiecībā uz 1944. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"). 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.

4. 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.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1. "lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojums" ir gaisa satiksmes vadības (*ATC*) pakalpojums lidlauka satiksmei;
2. "aeronavigācijas informācijas pakalpojums" ir pakalpojums, ko sniedz, lai noteiktā aptvēruma zonā nodrošinātu aeronavigācijas informāciju un datus, kas vajadzīgi aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei;
- 2.a "Aģentūra" ir Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra, kas izveidota ar Regulu (ES) 2018/1139;
3. "aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs" ir valsts vai privāts uzņēmums, kas sniedz vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumus vispārējai gaisa satiksmei;
4. "aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*)" ir gaisa satiksmes pakalpojumi, saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi (*CNS*), tostarp pakalpojumi, ar kuriem pastiprina *GNSS* pamata iekārtu satelītu raidītos signālus aeronavigācijas nolūkā, meteoroloģiskie pakalpojumi, kas vajadzīgi aeronavigācijai (*MET*), aeronavigācijas informācijas pakalpojumi (*AIS*) un gaisa satiksmes datu pakalpojumi (*ADS*);
5. "gaisa satiksmes vadības (*ATC*) pakalpojums" ir pakalpojums, ko sniedz, lai:
 - a) novērstu sadursmes:
 - i) starp gaisa kuģiem;

ii) manevrēšanas laukumā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem;

b) paātrinātu un saglabātu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu;

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, kas ģenerē darbības datus, un šādu datu apkopošana un integrācija vai apstrādātu datu sniegšana gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes pārvaldības vajadzībām;

8. "gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība (*ATFM*)" ir funkcija, 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;

9. "gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*)" ir gaisā un uz zemes veicamo funkciju un sniedzamo pakalpojumu (gaisa satiksmes pakalpojumi, gaisa telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība, tostarp lidojuma procedūru izstrāde) apkopojums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un efektīvu gaisa kuģu kustību visos darbības posmos;

10. "gaisa satiksmes pakalpojumi" ir dažādie lidojumu informācijas pakalpojumi, brīdināšanas pakalpojumi, gaisa satiksmes konsultāciju pakalpojumi un *ATC* pakalpojumi (lidojumu rajona, pieejas un lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumi);

11. "gaisa telpas bloks" ir tāda gaisa telpa ar noteiktiem izmēriem laikā un telpā, kura sastāv no vienas vai vairākām gaisa telpas struktūrām un kurā sniedz aeronavigācijas pakalpojumus;

12. "gaisa telpas pārvaldība" ir plānošanas un uzraudzības funkcija, kuras galvenais mērķis ir optimāli izmantot pieejamo gaisa telpu, dinamiski sadalot laiku, un reizēm – sadalīt gaisa telpu dažādām gaisa telpas izmantotāju kategorijām atbilstīgi īslaicīgām vajadzībām;

13. "gaisa telpas struktūra" ir īpašs gaisa telpas sektors, kas noteikts gaisa satiksmes pārvaldības drošas un optimālas darbības nodrošināšanai;

14. "gaisa telpas izmantotāji" ir saskaņā ar vispārējās gaisa satiksmes noteikumiem izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti;
15. "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;
16. "pieejas kontroles pakalpojums" ir *ATC* pakalpojums ielidojošajiem un izlidojošajiem kontrolēto lidojumu gaisa kuģiem;
17. "lidojumu rajona pakalpojums" ir *ATC* pakalpojums kontrolētiem lidojumiem gaisa satiksmes vadības rajonos;
18. "bāzes līnijas vērtība" ir vērtība, kas noteikta darbības uzlabošanas mērķiem un kas aplēsta, izmantojot faktiskās izmaksas vai faktiskās vienības izmaksas 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 viena vai vairāku gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju līmenim, un kas ir atsauces vērtība, kuru izmanto, lai novērtētu darbības uzlabošanas plāna projektā noteiktā darbības uzlabošanas mērķa atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim;
21. "sertifikāts" ir sertifikāts, kas definēts Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 12. punktā;
22. "kopīgs informācijas pakalpojums (*CIS*)" ir pakalpojums, ko veido statisko un dinamisko datu izplatīšana nolūkā dot iespēju sniegt *U-space* pakalpojumus bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldības vajadzībām;
23. "saziņas pakalpojumi" ir fiksētie un mobilie aeronavigācijas pakalpojumi, kas nodrošina saziņu zeme – zeme, gaiss – zeme un gaiss – gaiss *ATC* mērķiem;
24. "sastāvdaļas" ir materiāli objekti, piemēram, aparatūra, un nemateriāli objekti, piemēram, programmatūra, no kuriem ir atkarīga Eiropas Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (*EATMN*) savietojamība;

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 attiecīgajām dalībvalstu iestādēm, iesaistītajām ieinteresētajām personām un vajadzības gadījumā citiem dalībniekiem un cenšoties panākt konsensu;
27. "pārrobežu pakalpojumi" ir aeronavigācijas pakalpojumi, ko kādā dalībvalstī sniedz pakalpojumu sniedzējs, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī;
28. "deklarācija" gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu nolūkā ir deklarācija, kas definēta Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 10. punktā;
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 un vienota vienības likme;
31. "EIROKONTROLE" ir 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 minētas 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;
33. "Eiropas *ATM* ģenerālpilāns" ir plāns, kas apstiprināts ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK ¹⁵, ar turpmākiem grozījumiem;
34. "gaisa telpas elastīga izmantošana" ir *ICAO* aprakstīta 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;

¹⁵ OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

35. "lidojuma informācijas pakalpojums" ir pakalpojums, ar ko sniedz drošai un efektīvai lidojumu veikšanai noderīgas konsultācijas un informāciju;

35.b "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;

35.c "lidojuma procedūru izstrāde" ir visi uzdevumi, kas attiecas uz instrumentālā lidojuma procedūras izstrādi;

36. "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 Čikāgas Konvenciju procedūrām;

37. "savietojamība" ir funkcionālo, tehnisko un darbības īpašību kopums, kas vajadzīgas *EATMN* sistēmām un sastāvdaļām un tā darbības procedūrām, lai nodrošinātu tā drošu, vienotu un efektīvu darbību;

38. "meteoroloģiskie pakalpojumi, kas vajadzīgi aeronavigācijai (*MET*)" ir objekti un pakalpojumi, kas sniedz meteoroloģiskās prognozes, brīdinājumus, rezumējumus un novērojumus aeronavigācijas vajadzībām, kā arī visu meteoroloģisko informāciju un datus, ko sniegušas valstis aeronavigācijas vajadzībām;

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;

41. "navigācijas pakalpojumi" ir objekti un pakalpojumi, kas gaisa kuģim sniedz informāciju par atrašanās vietu un laiku;

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

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

43.a "tīkla darbības plāns (*NOP*)" ir plāns, kas izstrādāts uz sadarbību balstītā lēmumu pieņemšanas procesā, lai darbības līmenī īstenotu tīkla funkciju mērķus un sniegtu ieguldījumu darbības mērķos;

43.b "tīkla stratēģijas plāns" (*NSP*) ir plāns, kas izstrādāts uz sadarbību balstītā lēmumu pieņemšanas procesā, lai sniegtu norādījumus par tīkla ilgtermiņa attīstību;

43.c "operatīvā gaisa satiksme" ir visi lidojumi, kuri neatbilst noteikumiem, kas paredzēti attiecībā uz vispārējo gaisa satiksmi, un kuru noteikumus un procedūras ir noteikušas attiecīgās valsts iestādes;

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

44.a "iesaistītās ieinteresētās personas" ir gaisa telpas civilie un militārie izmantotāji, civilie un militārie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kā arī lidostu ekspluatanti;

45. "darbības uzlabošanas plāns" ir plāns, kura mērķis ir uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību;

46. "nodošana ekspluatācijā" ir pirmā izmantošana pēc sistēmas sākotnējās uzstādīšanas vai modernizēšanas;

47. "maršrutu tīkls" ir precizētu maršrutu tīkls, ko izmanto, lai vispārējās gaisa satiksmes plūsmu virzītu tā, kā vajadzīgs, lai sniegtu *ATC* pakalpojumus;

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 izvēšanas prioritāšu izveidi un atjaunināšanu;

49. "*SESAR* izvēšanas 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* izvēšanas posmu;

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

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

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

56. "termināla tarifkācijas zona" ir tāda lidosta vai lidostu grupa dalībvalsts vai dalībvalstu teritorijā, kurā tiek sniegti termināla aeronavigācijas pakalpojumi un kurai ir noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;

57. "modernizēšana" ir jebkura sistēmas darbības īpašību pārmaiņa.

2.a pants

Funkcionālie gaisa telpas bloki

1. Dalībvalstis var izveidot funkcionālu gaisa telpas bloku, lai izvērstu labāku sadarbību un koordināciju nolūkā sekmēt gaisa satiksmes pārvaldības tīkla darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā. Neskarot šīs regulas 5. panta 3.–5.a punktu, dalībvalstis var kopīgi pildīt visas vai daļu no saistībām, kas paredzētas šīs regulas 3., 4., 5., 7., 7.a, 7.b, 8., 10., 13., 13.a, 13.b un 17. pantā, un īstenošanas noteikumiem, kas funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī pieņemti uz to pamata.
2. Vajadzības gadījumā sadarbībā var iesaistīt arī trešās valstis, kas ņem dalību funkcionālajos gaisa telpas blokos.
4. Funkcionālos gaisa telpas blokus izveido ar starptautisku nolīgumu, ko noslēdz starp attiecīgajām dalībvalstīm un, attiecīgā gadījumā, attiecīgām trešām valstīm, kas ir atbildīgas par kādu gaisa telpas daļu, ko aptver funkcionālais gaisa telpas bloks. Par nolīgumu un to saistību sarakstu, kuras dalībvalstis plāno īstenot kopīgi, paziņo Komisijai.

II NODAĻA

VALSTS UZRAUDZĪBAS IESTĀDES

3. pants

Valsts uzraudzības iestāžu 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.
2. Valsts uzraudzības iestāde īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami, un tās tiek attiecīgi organizētas, nodrošinātas ar personālu, pārvaldītas un finansētas.
3. Valsts uzraudzības iestāde organizatoriskā, hierarhiskā un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši, izvairoties no interešu konfliktiem ar minētajiem pakalpojumu sniedzējiem. Šī neatkarība neliedz minētajai iestādei un minētajiem pakalpojumu sniedzējiem būt daļai no viena un tā paša civildienesta, publiskās struktūras vai pārvaldes.

4. Dalībvalstis var izveidot iestādes, kuru kompetencē ir vai nu vairākas regulētas nozares, vai vairākas regulējuma jomas transporta nozarē, ar noteikumu, ka minētās integrētās regulatīvās iestādes atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību. Valsts uzraudzības iestādi organizatoriskās struktūras ziņā var apvienot ar citām publiskām iestādēm, jo īpaši valsts konkurences iestādi, kas minēta Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 ¹⁶ 11. pantā, valsts kompetento iestādi vai, attiecīgā gadījumā, ar valsts transporta iestādi, ar noteikumu, ka šādi izveidotā apvienotā struktūra atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām par neatkarību.

9. Dalībvalstis paziņo Komisijai valstu uzraudzības iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to izmaiņas un pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu šā panta izpildi.

4. pants

Valstu uzraudzības iestāžu uzdevumi

1. Valsts uzraudzības iestāde veic uzdevumus, kas tai paredzēti saskaņā ar šo regulu un uz tās pamata pieņemtajiem īstenošanas aktiem, jo īpaši šādus uzdevumus:

- (a) īsteno pārbaudi, vai pakalpojumu sniedzēji atbilst 7. panta 1.a punkta b) apakšpunktā un 8. panta 4. punkta d) apakšpunktā minētajām valsts drošības un aizsardzības prasībām un tās izpilda;
- c) novērtē un apstiprina cenu noteikšanu *CIS* sniegšanai saskaņā ar 9. pantu;
- d) sagatavo darbības uzlabošanas plāna projektu, tostarp nosaka kritērijus izmaksu sadalīšanai un nosaka darbības uzlabošanas mērķus, uzrauga darbības uzlabošanu un tarifikācijas sistēmu, kā izklāstīts un ciktāl paredzēts 10.–13.b pantā, 17. pantā un 19.–22. pantā, un īstenošanas aktos, kas minēti 18. un 23. pantā;

¹⁶ 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.).

- e) pārtrauga regulas piemērošanu attiecībā uz pārskatu pārredzamību saskaņā ar 25. pantu, revidē vai pārbauda un apstiprina 25. panta 4. punktā minētos finanšu datus.

3. Katra valsts uzraudzības iestāde, sadarbībā ar valsts kompetento iestādi, ja tā ir cita struktūra, veic vajadzīgos uzraudzības pasākumus, tostarp attiecīgā gadījumā inspekcijas un revīzijas, kuru mērķis ir konstatēt šajā regulā un uz tās pamata pieņemtajos īstenošanas aktos noteikto prasību iespējamu neievērošanu no to struktūru puses, kuras šī iestāde pārtrauga saskaņā ar šo regulu. Prasību neievērošanas gadījumā valstu uzraudzības iestādes lemj par korektīvajiem pasākumiem un nodrošina to izpildi.

Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti un *CIS* sniedzēji nodrošina atbilstību visiem izpildes pasākumiem, kurus minētajā kontekstā veic valstu uzraudzības iestādes. Pārrobežu pakalpojumu gadījumā attiecīgā dalībvalsts vai tās valsts uzraudzības iestāde var lūgt dalībvalstij, kurā pakalpojumu sniedzējs ir iedibināts vai kurā ir tā galvenā uzņēmējdarbības vieta, vai minētās dalībvalsts valsts uzraudzības iestādei sniegt tai atbalstu visu izpildes grūtību pārvarēšanā. Abas dalībvalstis vai to valsts uzraudzības iestādes cenšas šajā nolūkā sadarboties.

5. pants

Valstu uzraudzības iestāžu sadarbība

1. Valstu uzraudzības iestādes pēc vajadzības apmainās ar informāciju jo īpaši informāciju, kas attiecas uz to darbu un lēmumu pieņemšanas procesu, paraugpraksi un procedūrām, kā arī uz šīs regulas piemērošanu. Šajā nolūkā valstu uzraudzības iestādes var piedalīties un kopīgi strādāt tīklā, kurā notiek regulāras tikšanās.
2. Valstu uzraudzības iestādes sadarbojas, jo īpaši gadījumos, kad tiek sniegti pārrobežu pakalpojumi un kad aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild cita dalībvalsts, nosakot sadarbības kārtību, nolūkā sniegt savstarpēju palīdzību tām uzticēto uzraudzības un pārtraudzības uzdevumu izpildē, kā arī izmeklēšanā un apsekošanā.

3. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild divas vai vairākas dalībvalstis, jo īpaši attiecībā uz funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, attiecīgās dalībvalstis vajadzības gadījumā noslēdz vienošanos par attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzību, ko tās vai to iestādes veic saskaņā ar šo regulu.

4. Ja aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti gaisa telpā, par kuru atbild cita dalībvalsts, 3. punktā minētā vienošanās paredz savstarpēji atzīt šajā regulā noteikto uzdevumu izpildes un panākto rezultātu apstiprināšanu, ko veic katra dalībvalsts vai to iestādes. Šī vienošanās arī precizē, kura valsts uzraudzības iestāde atbild par 4. panta 1. punktā izklāstītajiem uzdevumiem.

5. 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.

5.a Par šajā pantā minēto vienošanos paziņo Komisijai.

III NODAĻA

PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS NOTEIKUMI

6. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju veiktā pakalpojumu sniegšana

2. Neskarot šīs regulas 7. un 7.a pantu un 8. panta 4. punktu, struktūra, kas ievēro Regulas (ES) 2018/1139 40. un 41. pantā, kā arī uz tās pamata pieņemtajos deleģētajos aktos un īstenošanas aktos izklāstītās prasības, ir tiesīga ar nediskriminējošiem nosacījumiem sniegt gaisa telpas izmantotājiem aeronavigācijas pakalpojumus Savienībā

2.a Ja dalībvalsts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam ir piešķirusi atbrīvojumu no prasības būt sertifikāta turētājam saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 41. panta 6. punktu, minētā dalībvalsts neatkarīgi no 2. punkta var atļaut minētajam pakalpojumu sniedzējam sniegt aeronavigācijas pakalpojumus tajā gaisa telpas daļā, par kuru tā atbild un par kuru šis atbrīvojums piešķirts, un ievērojot minētajā pantā izklāstītos nosacījumus.

3. Neatkarīgi no 2. punkta dalībvalstis var ļaut militārām iestādēm, bez sertifikācijas un/vai nepiemērojot visu šo regulu vai tās daļu, sniegt Regulas 2018/1139 2. panta 3. punkta c) apakšpunktā minētos aeronavigācijas pakalpojumus visā gaisa telpā vai tās daļā, par kuru tās atbild. Šādos gadījumos attiecīgā dalībvalsts par savu lēmumu informē Komisiju un pārējās dalībvalstis. Minēto pakalpojumu sniegšana notiek saskaņā ar Regulas 2018/1139 2. panta 5. punktā paredzētajiem nosacījumiem.

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 individuāli vai kolektīvi izraugās vienu vai vairākus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus. Dalībvalstīm ir rīcības brīvība, izvēloties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju(-us), ar nosacījumu, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs(-i) atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām.

1.a Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji atbilst šādiem kumulatīviem nosacījumiem:

- a) to turējumā ir sertifikāts, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, vai derīga deklarācija, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. panta 5. punktu, ja vien tie nav atbrīvoti no sertifikācijas prasības, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 3. punkta c) apakšpunktu;
- b) tie atbilst valsts drošības un aizsardzības prasībām;
- c) to galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalsts teritorijā un
- d) 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, kad nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, ir paredzēts citādi.

Atkāpjoties no c) un d) apakšpunkta, dalībvalsts var izraudzīties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir trešā valstī un/vai kurš neatbilst d) apakšpunktā izklāstītajam nosacījumam, gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai ierobežotā gaisa telpas daļā, par kuru minētā dalībvalsts atbild, ja minētā gaisa telpas daļa robežojas ar gaisa telpu, par ko atbild minētā trešā valsts.

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, ja šādu nosacījumu piemērošana nepamatoti ierobežo pakalpojumu sniegšanas brīvību vai brīvību veikt uzņēmējdarbību.

3. Dalībvalstis precizē saskaņā ar šo pantu izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus.

4. 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.

7.a pants

***MET* pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana**

1. Dalībvalstis, ņemot vērā drošības apsvērumus, atsevišķi vai kopīgi var izraudzīties *MET* pakalpojumu sniedzēju, kas ekskluzīvi sniedz pakalpojumus visā gaisa telpā, par kuru tās atbild, vai tās daļā.
2. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un citas dalībvalstis par visiem lēmumiem, kas pieņemti, pamatojoties uz šo pantu.

7.b pants

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju savstarpējās attiecības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izmantot citu tādu pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus, kuru turējumā ir sertifikāts, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, vai derīga deklarācija, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. panta 5. punktu, ja vien tie nav atbrīvoti no sertifikācijas prasības, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šāda sadarbība attiecīgos gadījumos notiek saskaņā ar 8. pantu.

Attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas izraudzīti saskaņā ar 7. pantu, un *MET* pakalpojumu sniedzējiem, kuri izraudzīti saskaņā ar 7.a pantu, šādai sadarbībai vajadzīga attiecīgo dalībvalstu atļauja.

2. Šā panta 1. punkta nolūkā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji savas darba attiecības formalizē, izmantojot rakstiskus nolīgumus vai līdzvērtīgus juridiskus pasākumus, kuros izklāstīti konkrētie pienākumi, tostarp attiecīgā gadījumā finanšu norēķini, un funkcijas, ko uzņemas katrs pakalpojumu sniedzējs. Par minētajiem nolīgumiem vai pasākumiem paziņo attiecīgajai/attiecīgajām valsts uzraudzības iestādei/iestādēm.

Attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas izraudzīti saskaņā ar 7. pantu, un *MET* pakalpojumu sniedzējiem, kuri izraudzīti saskaņā ar 7.a pantu, minētā nolīguma noteikumi ir jāapstiprina attiecīgajām dalībvalstīm.

8. pants

***CNS, AIS, ADS, MET* pakalpojumu un pieejai un lidlauka gaisa satiksmes vadībai paredzēto gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas nosacījumi**

1. Neskarot tiesības un pienākumus, ko noteikusi izraudzītāja valsts saskaņā ar 7. panta 3. punktu, izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji var nolemt iepirkt *CNS, AIS* vai *ADS* pakalpojumus.

1.a Izņemot gadījumus, kad dalībvalstis ir izraudzījušās *MET* pakalpojumu sniedzēju saskaņā ar 7.a pantu, dalībvalstis var atļaut gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem iepirkt *MET* pakalpojumus.

1.b Dalībvalstis var atļaut lidostu ekspluatantiem vai lidostu ekspluatantu grupai iepirkt gaisa satiksmes pakalpojumus lidlauka gaisa satiksmes vadības vajadzībām, un/vai gaisa satiksmes pakalpojumus pieejas kontroles vajadzībām.

Šādā gadījumā konkursa specifikācijas, tostarp prasības par pakalpojumu kvalitāti, ir jāapstiprina dalībvalstīm. Dalībvalstis izraugās pakalpojumu sniedzēju, kas izvēlēts šajā punktā minētā iepirkuma rezultātā.

4. *CNS, AIS, ADS, MET* pakalpojumu vai lidlauka gaisa satiksmes vadības vajadzībām vai pieejas kontroles vajadzībām paredzēto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju var izvēlēties un attiecīgā gadījumā izraudzīties pakalpojumu sniegšanai dalībvalstī tikai iepirkuma rezultātā, ievērojot 1., 1.a vai 1.b punktu, ar nosacījumu, ka pakalpojumu sniedzējs atbilst šādiem kumulatīviem nosacījumiem:

- a) tā turējumā ir sertifikāts, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, vai derīga deklarācija, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. panta 5. punktu, ja vien tas nav atbrīvots no sertifikācijas prasības, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 3. punkta c) apakšpunktu;
- 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 atbilst valsts drošības un aizsardzības prasībām.

Atkāpjoties no b) un c) apakšpunkta, jebkuru globālo satelītsakaru pakalpojumu sniedzēju, kam, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 41. pantu, sertifikāts pakalpojumu sniegšanai Savienībā tika piešķirts pirms šīs regulas pieņemšanas, var izraudzīties šādu pakalpojumu sniegšanai Savienībā pat tad, ja tas neatbilst b) un c) apakšpunktā izklāstītajiem nosacījumiem.

5. Šīs regulas 13., 13.a, 13.b un 17. pantu un ar minētajiem pantiem saistītos īstenošanas noteikumus, kas pieņemti, pamatojoties uz 18. pantu, nepiemēro *MET* pakalpojumiem, kurus sniedz *MET* pakalpojumu sniedzēji, kas izvēlēti, vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas izraudzīti tādas iepirkuma procedūras rezultātā, kura veikta saskaņā ar 1.a un 1.b punktu. Attiecīgie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji valsts uzraudzības iestādei un Komisijai, uzraudzības nolūkos sniedz attiecīgus datus par aeronavigācijas pakalpojumu darbību galvenajās darbības jomās, kas minētas 10. panta 2. punktā, un drošības jomā.

Kopīgu informācijas pakalpojumu sniegšana

1. Ja tiek sniegti *CIS* pakalpojumi, izplatīto datu integritāte un kvalitāte ir tāda, kas vajadzīga, lai nodrošinātu pakalpojumu drošu sniegšanu bezpilota gaisa kuģu satiksmes pārvaldībai.
 2. *CIS* pakalpojumu sniedzējs izpilda šādas kumulatīvas prasības:
 - a) tie atbilst valsts drošības un aizsardzības prasībām;
 - b) to galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalsts teritorijā un
 - c) 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, kad nolīgumā, kurš noslēgts ar trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, ir paredzēts citādi.
 3. Izmaksas, uz kurām balstās cena par *CIS* pakalpojumiem, norāda pārskatā, kas nodalīts no visu citu attiecīgā ekspluatanta darbību pārskata, un attiecīgā valsts uzraudzības iestāde tām var piekļūt.
- Ja *CIS* pakalpojumus sniedz ekskluzīvi, dalībvalstis nosaka, ka *CIS* pakalpojumu cenas pamatā ir attiecīgā pakalpojuma sniegšanas fiksētās un mainīgās izmaksas un/vai tā ietver uzcenojumu, kas atspoguļo atbilstīgu riska un ienesīguma kompromisu.
4. *CIS* pakalpojumu sniedzēja noteiktā cena ir jānovērtē un jāapstiprina attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei. Šādu pakalpojumu cenu dara publiski pieejamu.
 5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, bez diskriminācijas un neskarot valsts drošības, sabiedriskās kārtības un aizsardzības politikas intereses, dara pieejamus datus, kas nepieciešami drošai bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijai "*U-space*" gaisa telpā, *CIS* pakalpojumu sniedzēji minētos datus izmanto tikai savu pakalpojumu operatīvajiem mērķiem. *CIS* pakalpojumu sniedzēji minētos datus izmanto tikai savu pakalpojumu operatīvajiem mērķiem.

Cenas par piekļuvi šādiem datiem nosaka, pamatojoties uz datu pieejamības nodrošināšanas papildizmaksām un datu ģenerēšanas izmaksām, ja pēdējās minētās izmaksas netiek segtas saskaņā ar 20. pantu un ja vien dalībvalstis šādu izmaksu segšanai neizmanto citus finanšu resursus.

9.a 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, bez diskriminācijas un neskarot valsts drošības, sabiedriskās kārtības un aizsardzības politikas intereses. Šādu pieejamību var izmantot sertificēti vai deklarēti gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, militāras struktūras, kas veic drošības un aizsardzības pasākumus, militāru aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji un lidostas, kā arī tīkla pārvaldnieks. Šos datus izmanto tikai ekspluatācijas nolūkiem.
3. Piekļuvi attiecīgajiem darbības datiem, kā minēts 1. punktā, piešķir par drošību, sabiedrisko kārtību un aizsardzību atbildīgajām iestādēm bez maksas, valstu uzraudzības iestādēm, valstu kompetentajām iestādēm, tīkla pārvaldniekam un Aģentūrai saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139.
4. Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru nosaka konkrētos darbības datus, uz kuriem attiecas šis pants, un nosaka šādu datu sniegšanas tehniskos aspektus.

9.b pants

Darbības izvērtēšanas iestāde

1. Saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru Komisija ar īstenošanas aktu var izraudzīties neatkarīgu un objektīvu darbības izvērtēšanas iestādi (DII). DII nav regulatīvas funkcijas vai citu lēmumu pieņemšanas pilnvaru. DII uzdevums ir tikai pēc pieprasījuma sniegt padomus un palīdzību Komisijai un valstu uzraudzības iestādēm, jo īpaši attiecībā uz attiecīgo datu vākšanu, pārbaudi, validēšanu un izplatīšanu, kā arī 10.–18. pantā izklāstītās darbības uzlabošanas sistēmas un 19.–23. pantā izklāstītās tarifikācijas sistēmas īstenošanu. Komisija un valstu uzraudzības iestādes joprojām ir atbildīgas par savu uzdevumu un pienākumu īstenošanu saskaņā ar šo regulu. Komisija uzrauga DII uzdevumu pienācīgu izpildi.

2. Ja Komisija nolemj izraudzīties DII, ievērojot 1. punktu, tā saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem sīki izstrādātus noteikumus, jo īpaši attiecībā uz DII izraudzīšanās laikposmu, DII sastāvu, DII locekļu atlases un iecelšanas procedūru, kā arī DII locekļu, tostarp attiecīgā gadījumā DII priekšsēdētāja, pilnvaru termiņu, DII locekļu pabalstiem, izdevumiem un atlīdzību, DII uzdevumiem saskaņā ar šo regulu un tās robežās, kā arī DII darbību konkrēto finansēšanas kārtību.

10. pants

Darbības uzlabošanas sistēma

1. Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pārvaldības darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā, piemēro aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pārvaldības darbības uzlabošanas sistēmu saskaņā ar šo pantu un 11.–18. pantu.

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

- a) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem katram pārskata periodam galvenajās darbības jomās, proti, "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte";
- b) darbības uzlabošanas plānus, kuros ietverti saistoši darbības uzlabošanas mērķi un attiecīgos gadījumos stimulu shēmas katram pārskata periodam a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās;
- c) darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās un atbilstīgi attiecīgiem drošības rādītājiem, kas noteikti koordinācijā ar Aģentūru.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētās darbības uzlabošanas sistēmas pamatā ir:

- a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pārvaldības 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, valstu uzraudzības iestādēm, valstu kompetentajām iestādēm, un citām valsts iestādēm, Aģentūru, tīkla pārvaldnieku un Eirokontroli;
- b) galvenie darbības rādītāji mērķu noteikšanai 2. punkta a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās;
- c) rādītāji darbības uzraudzībai 2. punkta a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās un koordinācijā ar Aģentūru noteiktie rādītāji;
- cc) metodes sadalījuma vērtību aprēķināšanai;
- d) principi, kas reglamentē aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plānu un darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, kā arī tīkla pārvaldības un šādu plānu saturu;
- e) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pārvaldības 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) attiecīgos gadījumos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinošā novērtēšana;
- h) stimulu shēmas, tostarp gan finansiāli pozitīvi stimuli, gan demotivējoši finansiālie nosacījumi, kas piemērojami, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs pārskata periodā pārsniedz vai neizpilda attiecīgos saistošos aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, ja vien šīs neizpildes vai pārsnieguma iemesli nav ārpus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja kontroles;
- i) riska dalīšanas mehānismi attiecībā uz satiksmi un izmaksām;
- j) mērķu noteikšanas, darbības uzlabošanas plānu un mērķu novērtēšanas, uzraudzības un salīdzinošās novērtēšanas grafiki;

- l) mehānismi reaģēšanai uz neparedzamiem un nozīmīgiem notikumiem, kas būtiski ietekmē darbības uzlabošanas sistēmas un tarififikācijas sistēmas īstenošanu.
4. Nosakot darbības uzlabošanas plānos iekļautos darbības uzlabošanas mērķus, sagatavojot un izvērtējot darbības uzlabošanas plānu projektus, tostarp, nosakot izmaksu sadalījumu starp pakalpojumiem, kā arī veicot aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pārvaldības darbības uzraudzību un salīdzinošo novērtēšanu, ņem vērā vietējo apstākļu ietekmi, kā arī faktorus, kas ir ārpus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja un tīkla pārvaldnieka kontroles.

11. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšana

1. Saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru un šā panta 2. un 3. punktu Komisija pieņem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās katram pārskata periodam un nosaka minētā perioda ilgumu. Saistībā ar minētajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem Komisija var noteikt papildu bāzes līnijas vērtības, brīdinājuma robežvērtības, sadalījuma vērtības un salīdzinājuma grupas, kas ļauj novērtēt un apstiprināt darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. panta 3. un 3.a punktā minētajiem kritērijiem un 13.a pantu.
2. Šā panta 1. punktā minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus nosaka, pamatojoties uz šādiem būtiskiem kritērijiem:
 - a) tie cenšas panākt aeronavigācijas pakalpojumu vidisko darbības un ekonomisko rādītāju pakāpenisku uzlabošanu;
 - b) tie ir reālistiski un sasniedzami attiecīgajā pārskata ļaujot sniegt efektīvus, ilgtspējīgus un noturīgus aeronavigācijas pakalpojumus un vienlaikus veicinot ilgtermiņa tehnoloģisko attīstību;

c) tajos ņem vērā pārskata perioda ekonomisko un darbības kontekstu, tostarp satiksmes prognozes un ekspluatācijas datus, kā arī 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto galveno darbības jomu savstarpējo atkarību un vajadzību sasniegt ES mērķus vides jomā;

d) tajos ņem vērā 10. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētos drošības rādītājus.

3. Lai sagatavotu lēmumus par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija apspriežas ar valsts iestādēm, EIROKONTROLI un iesaistītajām ieinteresētajām personām un vāc no tām visu vajadzīgo informāciju, un gadījumos, kad saskaņā ar 9.b pantu ir izraudzīta DII, var lūgt tai sniegt atzinumu.

13. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi

1. Dalībvalstis atsevišķi vai kopīgi katram pārskata periodam funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī pieņem darbības uzlabošanas plāna projektu, ko sagatavojusi valsts uzraudzības iestāde, attiecīgā gadījumā izmantojot citu valsts iestāžu sniegto informāciju, jo īpaši, pamatojoties uz izraudzītā(-o) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja(-u) ieguldījumu, attiecībā uz visiem aeronavigācijas pakalpojumiem, ko minētais pakalpojumu sniedzējs sniedz un attiecīgā gadījumā iepērk no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

Darbības uzlabošanas plāna projektu pieņem pēc tam, kad ir noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, un pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma.

1.a Pirms katra pārskata perioda sākuma katra valsts uzraudzības iestāde nosaka kritērijus, saskaņā ar kuriem izmaksas, kas kopīgas maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, sadala starp abām pakalpojumu kategorijām, ņemot vērā izmaksu saistības principu. Tā šo informāciju iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā. Valsts uzraudzības iestāde nodrošina, ka izmaksu bāzes maksājumiem atbilst minētajiem kritērijiem un 20. panta prasībām.

1.b Katram pārskata periodam valsts uzraudzības iestāde nosaka un iekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā, 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās, maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus, kas atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķiem. Minētajos darbības uzlabošanas plānu projektos ņem vērā Eiropas *ATM* ģenerālplānu un 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto galveno darbības jomu savstarpējo atkarību, un vajadzību izpildīt attiecīgās ES drošības prasības un ES mērķus vides jomā.

2. Šā panta 1. punktā minētajā darbības uzlabošanas plāna projektā, iekļauj attiecīgu informāciju, jo īpaši satiksmes prognozes un ekspluatācijas datus, ko attiecīgi sniedz EIROKONTROLE un tīkla pārvaldnieks vai vietējie avoti.

Sagatavojot darbības uzlabošanas plāna projektu, valsts uzraudzības iestāde apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar militārajām iestādēm, lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem, kā arī valsts kompetento iestādi, ja valsts uzraudzības iestāde un valsts kompetentā iestāde ir divas dažādas struktūras. Pārbauda atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

3. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu, kas jāiekļauj darbības uzlabošanas plāna projektā, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nosaka, ņemot vērā vietējos apstākļus un 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto galveno darbības jomu savstarpējo atkarību, un drošību un saskaņā ar visiem turpmāk minētajiem kritērijiem vai to daļu:

- 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 attiecīgās salīdzinājuma grupas ietvaros.

Novērtējumā par darbības uzlabošanas mērķu saskaņotību galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" neiekļauj 20. panta 3. punkta b), d) un e) apakšpunktā minētās izmaksas.

3.a Turklāt pieņemtajam 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, darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā jābūt precīziem, adekvātiem un saskanīgiem;
- b) pieņemtajam darbības uzlabošanas plāna projektam jābūt pilnīgam datu un papildmateriālu ziņā;
- c) izmaksu bāzei, ko izmanto maksas noteikšanai, jāatbilst 20. pantam.

3.b Pieņemtos darbības uzlabošanas plānu projektus dara publiski pieejamus, neskarot sensitīvas informācijas konfidencialitāti.

5. Pieņemtos darbības uzlabošanas plānu projektus iesniedz Komisijai novērtēšanai un apstiprināšanai saskaņā ar 13.a pantu.

13.a pants

Darbības uzlabošanas mērķu un darbības uzlabošanas plānu novērtēšana, ko veic Komisija

1. Komisija novērtē maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus un 13. pantā minētos pieņemtos darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 13. panta 3. un 3. a punktā izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem.

2. Ja maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem nevar noteikt, pamatojoties uz 13. panta 3. punktā noteiktajiem kritērijiem, Komisija, ņemot vērā darbības uzlabošanas plānu projektos sniegto informāciju un drošības apsvērumus, novērtē, vai novirzi no šiem kritērijiem var pamatot ar vietējiem apstākļiem un/vai 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto galveno darbības jomu savstarpējo atkarību. Šādā gadījumā maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus uzskata par atbilstīgiem Savienības mēroga mērķiem.

Komisija var atļaut maršruta aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķus novirzīt no Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz galvenajām darbības jomām "izmaksu efektivitāte" vai "veiktspēja", ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu minēto pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz galveno darbības jomu "vide". Turklāt ir pieļaujamas atkāpes, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām ES drošības prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajos īstenošanas un deleģētajos aktos.

3. Ja Komisija konstatē, ka pieņemtais darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst 13. panta 3. un 3.a punktā, to lasot kopā ar šā panta 2. punktu, izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā to apstiprina saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Ja Komisija konstatē, ka pastāv šaubas par darbības uzlabošanas plāna projekta atbilstību 13. panta 3. un 3.a punktā, to lasot kopā ar šā panta 2. punktu, izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā sāk minētā darbības uzlabošanas plāna projekta detalizētu pārbaudi, vajadzības gadījumā pieprasot no attiecīgās dalībvalsts papildu informāciju.

5. Ja pēc detalizētas pārbaudes veikšanas Komisija konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst 13. panta 3. un 3.a punktā, to lasot kopā ar šā panta 2. punktu, izklāstītajiem kritērijiem un nosacījumiem, tā to apstiprina saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Ja Komisija tomēr konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projekts neatbilst minētajiem kritērijiem un nosacījumiem, Komisija saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem lēmumu, kurā nosaka korektīvos pasākumus, kas attiecīgajai(-ām) dalībvalstij(-īm) jāveic.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) paziņo Komisijai pasākumus, ko tā (tās) ir veikusi(-ušas), ievērojot minēto lēmumu, kā arī sniedz informāciju, kas parāda, ka minētie pasākumi atbilst minētajam lēmumam.

Ja Komisija konstatē, ka minētie pasākumi ir pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību tās lēmumam, tā par to paziņo attiecīgajai(-ām) dalībvalstij(-īm) un apstiprina darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Ja Komisija konstatē, ka minētie pasākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību lēmumam, tā par to paziņo attiecīgajai dalībvalstij un attiecīgā gadījumā rīkojas, lai novērstu neatbilstību, tostarp, veicot darbības, kas paredzētas Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā.

6. Darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus Komisija apstiprinājusi saskaņā ar šo pantu attiecīgās dalībvalstis pieņem kā galīgos plānus un dara tos publiski pieejamus, neskarot sensitīvas informācijas konfidencialitāti.

13.b pants

Darbības uzraudzība

1. Valsts uzraudzības iestāde sadarbībā ar valsts kompetento iestādi, ja tā ir cita struktūra, novērtē, vai aeronavigācijas pakalpojumi, ko sniedz tās atbildībā esošajā gaisa telpā, atbilst darbības uzlabošanas mērķiem, kas ietverti darbības uzlabošanas plānos, kuri apstiprināti saskaņā ar 13.a pantu, vai minētie plāni tiek īstenoti pareizi un vai tā īsteno pozitīvos vai negatīvos stimulus, kas izriet no 10. panta 3. punkta h) apakšpunktā minētajām sistēmām.

2. Valsts uzraudzības iestāde regulāri sniedz ziņojumus par to aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzību, kurus sniedz izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, un minēto novērtējumu rezultātus dara publiski pieejamus, neskarot sensitīvas informācijas konfidencialitāti.

Izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji sniedz informāciju un datus, kas vajadzīgi šādai uzraudzībai. Tas ietver informāciju un datus, kas saistīti ar sniegto pakalpojumu faktiskajām izmaksām un attiecīgā gadījumā neskarot sensitīvas informācijas konfidencialitāti, un datus, kas saistīti ar faktiskajām izmaksām par pakalpojumiem, kuri iepirkti no citiem pakalpojumu sniedzējiem.

2.a Ja darbības uzlabošanas plānos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi nav sasniegti vai ja darbības uzlabošanas plāns nav īstenots pareizi, valsts uzraudzības iestāde novērtē, vai tas ir drošības apsvērumu vai tādu ārēju faktoru dēļ, kurus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs nevar kontrolēt. Valsts uzraudzības iestāde jo īpaši novērtē jebkādu nelabvēlīgu ietekmi, ko rada pasākumi, kuri pieņemti, lai uzlabotu tīkla vispārējo darbību, uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja faktisko darbību. Ja darbības nepietiekamību nevar pamatot ar drošības apsvērumiem vai ārējiem faktoriem, valsts uzraudzības iestāde pieprasa, lai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs veiktu korektīvus pasākumus.

2.b Finansiālajos stimulus un demotivējošos finansiālajos nosacījumos ņem vērā pakalpojuma pasliktināšanos, un tie ir samērīgi ar to, cik lielā mērā sasniegtie darbības rezultāti atšķiras no darbības uzlabošanas mērķiem, kas noteikti apstiprinātajos darbības uzlabošanas plānos.

Finansiālus stimulus un demotivējošus finansiālos nosacījumus var piemērot tikai tad, ja pārsnieguma vai nepietiekamas darbības iemesls ir saistīts ar attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju. Šādi demotivējoši finansiālie nosacījumi nedrīkst ietekmēt minētā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja finansiālo dzīvotspēju un pakalpojumu sniegšanas drošību un kvalitāti.

3. Komisija regulāri novērtē Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu vispārējo sasniegšanu un rezultātus iesniedz 37. panta 1. punktā minētajai komitejai.

16. pants

Tīkla darbības uzlabošanas plāns

1. Tīkla pārvaldnieks par katru pārskata periodu saskaņā ar 27. panta 7. punktā minēto uz sadarbību balstītu lēmumu pieņemšanas procesu izstrādā tīkla darbības uzlabošanas plānu.

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 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajās galvenajās darbības jomās.

2. Tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu iesniedz Komisijai novērtēšanai un pieņemšanai.

2.a Komisija novērtē 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 par visu periodu, kas aptver iepriekšējo pārskata periodu un pārskata periodu, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, kā arī par ieguldījumu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanā;

b) tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīgums un konsekvence datu un papildmateriālu ziņā, ietverot izmantotos svarīgākos pieņēmumus un satiksmes prognozes.

2.b 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 rezultātā vai drošības apsvērumu dēļ vairs nav adekvāti, un ja viena vai vairāku mērķu pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga, Komisija pārskata minētos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus. Uz šādu lēmumu attiecas 11. pants.

Ja pēc šādas pārskatīšanas saskaņā ar 13.a panta 6. punktu pieņemtajos darbības uzlabošanas plānos iekļautie darbības uzlabošanas mērķi vairs neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, dalībvalstis minētos plānus pārskata attiecībā uz attiecīgajiem darbības uzlabošanas mērķiem. Minēto plānu pārskatīšanai piemēro 13. un 13.a pantu. Šīs punkta daļas nolūkā 13. panta 2. punktā minēto apspriešanos var attiecināt tikai uz tiem darbības uzlabošanas mērķiem un darbības uzlabošanas plānu projektu daļām, ko tieši vai netieši ietekmē pārskatīšana.

Pēc pirmajā daļā minētās pārskatīšanas tīkla pārvaldnieks izstrādā jaunu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu. Minētā jaunā plāna pieņemšanai piemēro 16. pantu.

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 pārskatītie darbības uzlabošanas plāni. Pārskatītos Savienības mēroga mērķus un pārejas noteikumus nepiemēro ar atpakaļejošu spēku.

2.a Gadījumā, ja pastāv tīkla krīze, kas liedz sniegt ticamas satiksmes prognozes, 2. punktā minētie pārejas noteikumi var ietvert darbības uzlabošanas sistēmas apturēšanu līdz brīdim, kad ir pieejamas jaunas ticamas prognozes. Šādā gadījumā Komisija 1. punktā minētajā lēmumā nosaka saistītos nosacījumus, tostarp nepieciešamos piemērojamās maksas pielāgojumus.

3. Dalībvalstis pārskata periodā var pārskatīt vienu vai vairākus darbības uzlabošanas mērķus, ja ir sasniegtas brīdinājuma robežvērtības vai ja tiek pierādīts, 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.

Šādā gadījumā dalībvalstis pārskata darbības uzlabošanas plānus attiecībā uz attiecīgajiem mērķiem saskaņā ar 13. un 13.a pantā izklāstītajām procedūrām. Šā punkta nolūkā 13. panta 2. punktā minēto apspriešanos var attiecināt tikai uz darbības uzlabošanas mērķiem un darbības uzlabošanas plānu daļām, ko tieši vai netieši ietekmē pārskatīšana.

18. pants

Darbības uzlabošanas sistēmas īstenošana

Lai īstenotu darbības uzlabošanas sistēmu, Komisija ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem sīki izstrādātas prasības un procedūras attiecībā uz 10. panta 3. punktu, 11., 13., 13.a, 13.b, 16. un 17. pantu, jo īpaši attiecībā uz darbības uzlabošanas plānu sagatavošanu, novērtēšanu, apstiprināšanu un pārskatīšanu, darbības uzlabošanas mērķu noteikšanu, darbības uzraudzību, salīdzinošās novērtēšanas metodēm, stimulu shēmām, korektīvo pasākumu noteikšanu un visu procedūru grafiku.

19. pants

Tarifikācijas sistēmas principi

1. Neskarot dalībvalstu iespēju šajā pantā minēto aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu finansēt no publiskiem līdzekļiem, gaisa telpas izmantotājiem nosaka, uzliek un piemēro maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem Čikāgas konvencijas 15. pantu un šo pantu, kā arī 20.–22. pantu un īstenošanas aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz 23. pantu. Tarifikācijas sistēma, kas izveidota saskaņā ar šo pantu, kā arī 20.–22. pantu, atbilst EIROKONTROLES izveidotajai tarifikācijas sistēmai maksājumiem maršrutā, jo īpaši EIROKONTROLES principiem, saskaņā ar kuriem nosaka izmaksu bāzi maksājumiem maršrutā un aprēķina vienības likmes.
2. Maksu nosaka, pamatojoties uz izmaksām, kuras aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar pakalpojumu sniegšanu un funkcijām, kas darītas pieejamas gaisa telpas izmantotājiem vai paredzētas gaisa telpas izmantotāju labā konkrētos atsauces periodos, kas noteikti 10. panta 2. punktā. Minētās izmaksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem.
3. Maksa veicina drošu, efektīvu, rezultatīvu un ilgtspējīgu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu nolūkā sasniegt augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti, vienlaikus samazinot aviācijas ietekmi uz vidi.

5. Ieņēmumus, kurus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs guvis no maksas, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem saskaņā ar šo pantu, neizmanto, lai finansētu pakalpojumus, kurus minētais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sniedz saskaņā ar tirgus nosacījumiem atbilstīgi 8. pantam, vai lai finansētu jebkādas citas komercdarbības, ko minētais pakalpojumu sniedzējs veic.

6. Finanšu datus par izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām un faktiskajām izmaksām paziņo valstu uzraudzības iestādēm.

20. pants

Izmaksu bāze maksas noteikšanai

1. Izmaksu bāzi maksai par aeronavigācijas pakalpojumiem veido aprēķinātās izmaksas, kā noteikts darbības uzlabošanas plānos, kas pieņemti saskaņā ar 13.a panta 6. punktu, saistībā ar šo pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā maršruta tarifikācijas zonā un termināla tarifikācijas zonā.

2. Šā panta 1. punktā minētajās aprēķinātajās izmaksās iekļauj attiecīgo objektu un pakalpojumu izmaksas, kapitāla un aktīvu amortizācijas izmaksas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas un citas personāla izmaksas.

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

b) izmaksas saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu pārraudzību, kas radušās valstu uzraudzības iestādēm, valsts kompetentajām iestādēm un citām valsts iestādēm, ja dalībvalsts tā nolemj;

c) izmaksas, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, ja dalībvalsts tā nolemj;

d) izmaksas, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem radušās saistībā ar tīkla funkciju nodrošināšanu, jo īpaši saistībā ar sadarbību ar tīkla pārvaldnieku, un saistībā ar citām funkcijām, kā aprakstīts 2. panta 9. punktā;

e) izmaksas, kas izriet no EIROKONTROLES 1960. gada 13. decembra Starptautiskās Konvencijas par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā ar tās jaunākajiem grozījumiem, ja dalībvalsts tā nolemj.

4. Aprēķinātajās izmaksās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu uzliktajiem sodiem saskaņā ar 42. pantu.

5. Izmaksas, kas saistītas gan ar maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem, gan ar termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, sadala saskaņā ar kritērijiem, ko noteikusi valsts uzraudzības iestāde saskaņā ar 13. panta 1.a punktu. Šķērssubsīdijas starp maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem nav atļautas. Šķērssubsīdijas starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem jebkurā no abām minētajām 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 valsts uzraudzības iestādei un Komisijai. Šajā nolūkā izmaksas sadala, nošķirot personāla izmaksas, darbības izmaksas, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksas, kapitāla izmaksas, 20. panta 3. punktā minētās izmaksas un ārkārtas izmaksas.

21. pants

Tarifikācijas zona un vienības likmes

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.

1.a Neskarot 20. panta 5. punkta pirmo daļu, dalībvalstis pirms pārskata perioda sākuma nosaka tarifikācijas zonas aeronavigācijas pakalpojumiem un nosaka, uz kuriem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem katra tarifikācijas zona attiecas. Komisija ar īstenošanas aktu, kas pieņemts saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem dalībvalstis pārskata periodā var mainīt vai izveidot jaunu termināla tarifikācijas zonu.

2. Vienības likmes nosaka dalībvalstis, un Komisija pārbauda, vai tās atbilst 19. pantam, 20. pantam un šim pantam. Ja Komisija konstatē, ka vienības likme neatbilst minētajām prasībām, attiecīgā dalībvalsts atbilstīgi pārskata vienības likmi un attiecīgi groza to.

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. Maršruta maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem konkrētam lidojumam konkrētā maršruta tarififikācijas zonā aprēķina, pamatojoties uz šai maršruta tarififikācijas zonai noteikto vienības likmi un maršruta pakalpojumu vienībām attiecīgajam lidojumam.
3. Termināla maksu par 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 termināla maksu, lidojuma pieeju un izlidošanu uzskata par vienu lidojumu.
4. Ir pieļaujama dažu gaisa telpas izmantotāju vai lidojumu, jo īpaši tādu, kas izmanto vai ekspluatē vieglos gaisa kuģus un valsts gaisa kuģus, atbrīvošana no maksas par aeronavigācijas pakalpojumiem ar nosacījumu, ka šāda atbrīvojuma izmaksas sedz no citiem resursiem un neuzliek citiem gaisa telpas izmantotājiem.
5. Maksu var modulēt, lai mudinātu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējus un gaisa telpas izmantotājus atbalstīt ekoloģisko raksturlielumu vai pakalpojumu kvalitātes uzlabojumus, piemēram, degvielas patēriņa ziņā efektīvāko pieejamo maršrutu izmantošanu, 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.

5.a Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem, veic priekšizpēti par maksu modulācijas ietekmi uz gaisa satiksmi un ieinteresētajām personām, tostarp uz lidojuma trajektorijām, veikspēju, flotes sastāvu un gaisa telpas izmantotāju izmaksām, kā arī par mehānismiem, ar ko nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ieņēmumu neitralitāti. Šajā izpētē ietver arī minētās modulācijas ieguldījumu 1. panta 1. punktā minēto Eiropas vienotās gaisa telpas mērķu sasniegšanā un Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu, ņemot vērā konkurētspējas aspektus, pastāvošās stimulu shēmas un citas zināmas alternatīvas. Pamatojoties uz minēto izpēti, Komisija var pieņemt pamatnostādnes, saskaņā ar kurām dalībvalstis var brīvprātīgi piemērot maksas modulāciju.

23. pants

Tarifikācijas sistēmas īstenošana

Lai īstenotu tarifikācijas sistēmu, Komisija ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, 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 un riska dalīšanas mehānismiem un maksas modulāciju.

24. pants

Darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ievērošanas pārskatīšana

1. Komisija regulāri pārskata dalībvalstu, jo īpaši valstu uzraudzības iestāžu, atbilstību 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem. Komisija rīkojas, apspriežoties ar DII, ja DII ir izraudzīta saskaņā ar 9.b pantu, un ar valstu uzraudzības iestādēm.
2. Ja Komisijai ir pazīmes, kas norāda uz neatbilstību 1. punktā minētajiem noteikumiem, tā var sākt izmeklēšanu. Tā pabeidz izmeklēšanu četru mēnešu laikā pēc tam, kad ir uzklusījusi dalībvalsti un attiecīgo valsts uzraudzības iestādi.

3. Neskarot 41. panta 1. punktu, Komisija izmeklēšanas rezultātus dara zināmus attiecīgajai dalībvalstij un attiecīgā gadījumā attiecīgajam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam un var sniegt atzinumu par to, vai minētās dalībvalstis ir nodrošinājušas atbilstību 10.–17. pantam un 19.–22. pantam, kā arī 18. un 23. pantā minētajiem īstenošanas aktiem. Tā paziņo šo atzinumu attiecīgajai dalībvalstij.

25. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju finanšu pārskatu pārredzamība

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 ir tiesības piekļūt to uzraudzībā esošo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārskatiem. Dalībvalstis var nolemt piešķirt piekļuvi šiem pārskatiem citu dalībvalstu valsts 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 *CIS*;

c) sniedz aeronavigācijas pakalpojumus Savienībā un trešās valstīs.

Aprēķinātās un faktiskās izmaksas, kas rodas no aeronavigācijas pakalpojumiem, iedala izmaksu kategorijās saskaņā ar 20. panta 6. punktu un dara publiski pieejamas, ievērojot konfidencialitātes informācijas aizsardzību.

4. Finanšu datus par izmaksām, kas paziņotas 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. Neskarot sensitīvas informācijas konfidencialitāti, revīzijas slēdzienus dara publiski pieejamus.

IV NODAĻA

TĪKLA PĀRVALDĪBA

26. pants

Tīkla funkcijas

1. Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkcijas veicina gaisa telpas un nepietiekamo resursu ilgtspējīgu un efektīvu izmantošanu. Tās arī nodrošina, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot ekoloģiski optimizētas trajektorijas un profilus, vienlaikus paverot taisnīgu un saprātīgu iespēju piekļūt gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs tīkla funkcijas, kas uzskaitītas 2. punktā, atbalsta gaisa telpas izmantotāju netraucētu piekļuvi aeronavigācijas pakalpojumiem, kā arī darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu, vienlaikus atbalstot iniciatīvas reģionālā un vietējā līmenī, un to pamatā ir darbības prasības. Tās neskar dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un to atbildību saistībā ar sabiedriskās kārtības, sabiedriskās drošības un aizsardzības jautājumiem.

1.a Neskarot jo īpaši Regulas (ES) 2018/1139 44. un 46. pantu un uz to pamata pieņemtos deleģētos un īstenošanas aktus, dalībvalstis saglabā pilnīgu un ekskluzīvu kompetenci attiecībā uz savu gaisa telpas struktūru un maršrutu tīkla izstrādi un pārvaldību. Šajā ziņā dalībvalstis ņem vērā vides aspektus, 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.

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

- a) tādas gaisa telpas struktūras izstrāde, kas nodrošina vajadzīgo drošības, veiktspējas, elastīguma, reaģētspējas līmeni, ekoloģiskos raksturlielumus un ātru aeronavigācijas pakalpojumu netraucētu sniegšanu, pienācīgi ņemot vērā drošības un aizsardzības vajadzības;
- b) *ATFM*;

- c) nepietiekamo resursu, jo īpaši radiofrekvenču, koordinācija vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, kā arī radiolokācijas atstarotāju kodu koordinācija;
- d) gaisa satiksmes vadības veikspējas nodrošināšana tīklā saskaņā ar tīkla darbības plānā izklāstītajām saistībām;
- e) tīkla krīzes pārvaldība;
- f) *ATFM* kavēšanās piedēvēšana;
- g) Eiropas *ATM* tīkla infrastruktūras izvēršanas darbību plānošana un īstenošana saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālplānu.

3. Dalībvalstis un visas attiecīgās iesaistītās ieinteresētās personas veic tīkla funkcijas ar tīkla pārvaldnieka atbalstu, kurš veic 27. panta 4. punktā noteiktos uzdevumus.

4. Pasākumiem, ko veic, lai īstenotu 2. punktā uzskaitītās funkcijas, ir tikai ar darbību saistīts vai tehnisks raksturs, un tie nav saistīti ar politisku lēmumu pieņemšanu. Tajos ņem vērā dalībvalstu īpatnības un vietējā līmenī izstrādātos priekšlikumus. Tos koordinē ar civilajām un militārajām iestādēm, jo īpaši ievērojot saskaņotās procedūras attiecībā uz gaisa telpas elastīgu izmantošanu.

27. pants

Tīkla pārvaldnieks

1. Lai sasniegtu 26. panta 1. punktā minētos mērķus, Komisija ar Aģentūras atbalstu saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 nodrošina, ka tīkla pārvaldnieks veicina 26. panta 2. punktā izklāstīto tīkla funkciju izpildi saskaņā ar šo pantu. Komisija uzrauga, vai tīkla pārvaldnieks pienācīgi pilda savus uzdevumus.

2. Komisija norīko EIROKONTROLI vai citu 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, un tajā sīki izklāsta tīkla pārvaldnieka konkrētos uzdevumus saskaņā ar šo pantu un 16. un 26. pantu, un attiecīgajiem īstenošanas aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz 18. pantu un 27. panta 8. punktu, un to ietvaros. Tīkla pārvaldnieka uzdevumu sarakstam pievieno skaidras norādes par vajadzīgajiem pakalpojumiem un darbības rezultātiem, pēc kuriem nosaka tīkla pārvaldnieka sniegumu, un attiecīgā gadījumā atbilstīgus nolīgumus, kas jānoslēdz starp Komisiju un tīkla pārvaldnieku, piemēram, pakalpojumu līmeņa nolīgumus.

3. Tīkla pārvaldnieks savus uzdevumus pilda, objektīvi un izmaksu ziņā efektīvā veidā un tam jāievēro pienācīga pārvaldība un neatkarība. Ja kompetentajai struktūrai, kas iecelta par tīkla pārvaldnieku, ir arī regulatīvas funkcijas, nodrošina, ka šādas funkcijas tiek organizatoriski nošķirtas. Tīkla pārvaldnieks, veicot uzdevumus, ņem vērā visa *ATM* tīkla vajadzības, vienlaikus aizsargājot aizsardzības spējas.

4. Tīkla pārvaldnieks pilda šādus uzdevumus 26. panta 2. punktā minēto tīkla funkciju atbalstam:

a) atbalstīt tādas gaisa telpas struktūras izstrādi, kas nodrošina vajadzīgo drošības, veiktspējas, elastīguma, reaģētspējas līmeni, ekoloģiskos raksturlielumus un ātru aeronavigācijas pakalpojumu netraucētu sniegšanu, pienācīgi ņemot vērā drošības un aizsardzības vajadzības;

b) koordinēt *ATFM*;

c) koordinēt nepietiekamos resursus vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, jo īpaši radiofrekvences, kā arī koordinēt radiolokācijas atstarotāja kodus;

d) sekmēt gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas deleģēšanu, ja to apstiprinājusi attiecīgā dalībvalsts, ņemot vērā nolīgumus, kas nepieciešami vispārējās un operatīvās gaisa satiksmes koordinēšanai, un vajadzību saglabāt pienācīgu koordināciju attiecīgajās gaisa telpas struktūrās;

- da) sagatavot tīkla stratēģisko plānu un izstrādāt tīkla darbības plānu;
- e) koordinēt un atbalstīt gaisa satiksmes vadības veikspējas nodrošināšanu tīklā saskaņā ar iesaistīto ieinteresēto personu saistībām, kas noteiktas tīkla darbības plānos;
- f) koordinēt un atbalstīt tīkla krīzes pārvaldību;
- g) atbalstīt *ATFM* kavēšanās piedēvēšanu, tostarp pēcoperāciju pielāgošanas procesu, iesaistot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lidostas un valsts iestādes, lai risinātu jautājumus, kas saistīti ar *ATFM* kavēšanās mērījumiem, klasificēšanu un piedēvēšanu;
- h) koordinēt un atbalstīt Eiropas *ATM* tīkla infrastruktūras izvēršanas darbību plānošanu un īstenošanu saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālplānu, iesaistītajām ieinteresētajām personām aktīvi piedaloties vadībā un pārvaldībā un attiecīgā gadījumā ņemot vērā militārās un darbības vajadzības un saistītās darbības procedūras;
- i) uzraudzīt Eiropas *ATM* tīkla infrastruktūras darbību.

4.a Tīkla pārvaldnieks ierosina tādus atbalsta pasākumus darbības jautājumos, kuru mērķis ir droša un efektīva tīkla plānošana un darbība parastos un tīkla 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 pilnībā integrē tīklā lidostas.

5. Tīkla pārvaldnieks ierosina pasākumus, ja 10. pantā minētie darbības uzlabošanas mērķi netiek pienācīgi atspoguļoti veikspējā, ko nodrošina atsevišķi gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un par ko tīkla pārvaldnieks un minētie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji vienojušies tīkla darbības plānā.

6. Tīkla pārvaldnieks koordinācijā ar attiecīgajām pusēm konsultē Komisiju par *ATM* tīkla infrastruktūras izvēršanu saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālplānu, jo īpaši nolūkā noteikt tīklam nepieciešamās investīcijas.

7. Visus pasākumus, ko tīkla pārvaldnieks veic, pildot savus uzdevumus, īsteno sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā. Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaistītās personas, cik vien iespējams, rīkojas nolūkā uzlabot tīkla funkcionēšanu un darbību, jo īpaši attiecībā uz Savienības mēroga mērķu sasniegšanu galvenajā darbības jomā "vide", ņemot vērā būtiskas drošības intereses un reģionālos un vietējos apstākļus.

7.a Šā panta 7. punktā minētā sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesa pamatā ir:

- a) atbilstīga un regulāra apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, lidostu laika nišu koordinatoriem, dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Aģentūru un Komisiju;
- b) sīki izstrādāta darba kārtība, ko tīkla pārvaldnieks jo īpaši izveidojis kopā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un dalībvalstīm, kā arī darbību procesi, kurus tīkla pārvaldnieks izveidojis, lai pievērstos plānošanas un darbības aspektiem, kas saistīti ar tīkla funkciju izpildi.

Šā punkta a) apakšpunktā minētajā apspriešanās un b) apakšpunktā minētajā sīki izstrādātajā darba kārtībā ņem vērā katras tīkla funkcijas konkrētās iezīmes un prasības.

Sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesa mērķis ir panākt vienprātību. Ja runa ir par dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu, ir vajadzīga attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) piekrišana.

Ja pasākumus, kas saistīti ar tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildi, apstrīd viena vai vairākas iesaistītās ieinteresētās personas, jautājumu nodod risināšanai Tīkla pārvaldības padomē.

7.b Tīkla pārvaldības padomi izveido ar 8. punktā minētajiem īstenošanas aktiem, lai nodrošinātu tīkla funkciju izpildes pienācīgu pārvaldību.

Tīkla pārvaldības padome ir atbildīga par to pasākumu apstiprināšanu, kurus tīkla pārvaldnieks ir veicis vai ierosinājis saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti 8. punktā minētajā īstenošanas aktā, par apspriešanās specifikāciju un 7.a punkta a) un b) apakšpunktā minētās sīki izstrādātās darba kārtības apstiprināšanu, par tīkla darbības plāna un tīkla stratēģiskā plāna apstiprināšanu, pirms to apstiprina Komisija kopā ar dalībvalstīm, par tīkla funkciju īstenošanas uzraudzību un par atzinumu vai ieteikumu sniegšanu attiecībā uz konkrētiem jautājumiem.

Tīkla pārvaldības padomes sastāvā ir iesaistīto ieinteresēto personu pārstāvji, laika nišu koordinatori, Komisijas pārstāvji, tīkla pārvaldnieka pārstāvji un EIROKONTROLES pārstāvji.

7.c Dalībvalstis tiek pilnībā iesaistītas stratēģiskas nozīmes lēmumu pieņemšanā.

8. Ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 37. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, Komisija paredz sīki izstrādātus noteikumus 26. panta un šā panta īstenošanai, jo īpaši par tīkla funkciju izpildi, tostarp krīzes pārvaldību; par tīkla pārvaldnieka iecelšanu, šādas iecelšanas noteikumiem un nosacījumiem un par sīki izstrādātiem tīkla pārvaldnieka uzdevumiem saistībā ar tīkla funkcijām; par Tīkla pārvaldības padomes sastāvu, darbību, lēmumu pieņemšanu un sīki izstrādātiem uzdevumiem, tostarp saistībā ar krīzes pārvaldību; par sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesu; par kritērijiem un faktoriem, kas tīkla pārvaldniekam un Tīkla pārvaldības padomei jāievēro tiem noteikto uzdevumu izpildē; un par tīkla pārvaldības mehānismiem.

Tīkla pārvaldnieka pārskatu pārredzamība

1. Tīkla pārvaldnieka finanšu pārskatus sagatavo un publicē reizi gadā. 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 par savām darbībām, un tam regulāri izdara neatkarīgu revīziju.

Attiecības ar militārajām iestādēm

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.

V NODAĻA

GAISA TELPAS SAVIETOJAMĪBA UN TEHNOLOĢISKĀ INOVĀCIJA

32. pants

Elektroniska aeronavigācijas informācija

Neskarot dalībvalstu publicēto aeronavigācijas informāciju un šai publikācijai atbilstīgā veidā, tīkla pārvaldnieks, sadarbojoties ar EIROKONTROLI, 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.

32.a pants

Gaisa telpas izmantošanas noteikumi un gaisa telpu klasifikācija

Komisija atbilstoši 37. panta 3. punktā paredzētajai pārbaudes procedūrai

- a) pieņem attiecīgus gaisa telpas izmantošanas noteikumu normatīvus, kas balstās uz *ICAO* standartiem un ieteicamo praksi;
- b) pieņem attiecīgus noteikumus, lai nodrošinātu vienveidīgu *ICAO* gaisa telpu klasifikācijas īstenošanu ar attiecīgiem pielāgojumiem nolūkā panākt drošu un efektīvu gaisa satiksmes pakalpojumu nevainojamu sniegšanu Eiropas vienotajā gaisa telpā.

33. pants

Gaisa telpas elastīga izmantošana

1. Ņemot vērā militārās darbības iezīmes un raksturu katrā dalībvalstī, kā arī dalībvalstu pārziņā esošo militāro jautājumu organizāciju, vienotajā Eiropas gaisa telpā dalībvalstis nodrošina gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu, lai, īstenojot kopējo transporta politiku, uzlabotu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes vadību.
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 koncepciju.
3. Gadījumos, kad, ņemot vērā dalībvalstu iesniegtos ziņojumus, ir nepieciešami vienveidīgi nosacījumi attiecībā uz vienotās Eiropas gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu, Komisija kopējās transporta politikas robežās un neskarot dalībvalstu atbildību par savu gaisa telpu, pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 37. panta 3. punktā.
4. Gadījumos, kad šā 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. Pēc pagaidu atlikšanas ieviešanas var veikt pielāgojumus noteikumiem, kas pieņemti saskaņā ar 3. punktu, attiecībā uz gaisa telpu, kas ir attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstu pārziņā.

34. pants

SESAR koordinācija

Struktūras, kas atbild par uzdevumiem, kuri Savienības tiesību aktos noteikti attiecīgi *SESAR* definēšanas posma, *SESAR* izstrādes posma un *SESAR* izvēršanas posma koordinācijas jomā, nodrošina rezultatīvu koordināciju starp šiem trim posmiem nolūkā panākt netraucētu un savlaicīgu pāreju starp tiem, īpaši koncentrējoties uz industrializācijas posmu.

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

Komisija ievieš mehānismus *SESAR* koordinācijas efektivitātes uzraudzībai.

35. pants

Kopīgi projekti

1. Komisija, balstoties uz nepieciešamību panākt sinhronizāciju starp ieinteresētajām personām, var izveidot kopīgus projektus, kuru mērķis ir īstenot būtiskas darbības izmaiņas, kas noteiktas Eiropas *ATM* ģenerālplānā un kas ir sasniegušas pietiekamu brieduma pakāpi, lai dotu iespēju panākt sadarbspējīgas spējas visās dalībvalstīs nolūkā uzlabot Eiropas vienotās gaisa telpas darbību.
2. Komisija var arī izveidot kopīgo projektu un to īstenošanas pārvaldības mehānismus. Šajos mehānismos cik plašā mērogā vien iespējams iesaista visas attiecīgās civilās un militārās ieinteresētās personas, un, ja tas ir iespējams un ir attiecīgi, tām ir vadoša loma.
3. Kopīgi projekti var būt tiesīgi saņemt Savienības finansējumu daudzgadu finanšu shēmas ietvaros. 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 38. pantu, izskatot prioritātes noteikšanu un 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.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

37. 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.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
4. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

38. pants

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

1. Savu uzdevumu veikšanai, īstenojot šo regulu, dalībvalstis, valstu uzraudzības iestādes, DII, ja DII ir izraudzīta saskaņā ar 9.b pantu, un tīkla pārvaldnieks izveido apspriešanās mehānismus, kas nodrošina pienācīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

2. Lai apspriestos ar attiecīgām ieinteresētajām personām 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. 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 valsts militārām iestādēm.

3. Šā panta 1.un 2. punkta nolūkos attiecīgā gadījumā apspriežas vismaz ar šādām iesaistītām un neiesaistītām ieinteresētajām personām:

- a) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vai grupas, kas tos pārstāv;
- b) tīkla pārvaldnieks;
- c) lidostu ekspluatanti vai grupas, kas tos pārstāv;
- d) gaisa telpas izmantotāji vai grupas, kas tos pārstāv;
- f) ražotāji;
- g) profesionāļu pārstāvības struktūras;
- h) valsts iestādes, tostarp kompetentās valsts militārās iestādes;
- i) lidostas laika nišu koordinatori;
- j) nevalstiskās organizācijas, kas ir ieinteresētas aviācijā vai *ATM*.

38.a pants

Attiecības ar ieinteresētajām personām

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

39. 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 līgumiem, ko noslēdz ar trešām valstīm, kas ir Eiropas Savienības kaimiņvalstis, jo īpaši EIROKONTROLES zonā vai *ICAO EUR* reģionā, paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz minētajām valstīm. Turklāt tās cenšas sadarboties ar minētajām valstīm vai nu saistībā ar nolīgumiem par pārrobežu pakalpojumu sniegšanu ar trešām valstīm, par sadarbību *ATM* modernizācijā, par tīkla funkcijām, vai saistībā ar nolīgumu starp Savienību un EIROKONTROLI, ar ko izveido vispārēju satvaru pastiprinātai sadarbībai, stiprinot *ATM* Eiropas dimensiju.

Šis pants neskar dalībvalstu lēmumu par to, vai Eiropas vienotā gaisa telpa būtu jāattiecina arī uz to aizjūras zemēm un teritorijām vai autonomajām teritorijām citos *ICAO* reģionos.

40. pants

Atbalsts no citām struktūrām

Komisija var lūgt citu struktūru atbalstu uzdevumu izpildei saskaņā ar šo regulu, tostarp EIROKONTROLES atbalstu Nolīguma starp Savienību un Eirokontroli, ar ko izveido vispārēju satvaru pastiprinātai sadarbībai, ietvaros.

41. pants

Konfidencialitāte

1. Ne valstu uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar savu valstu tiesību aktiem, ne valstu kompetentās iestādes, ne Komisija, ne DII, ne tīkla pārvaldnieks neizpauž konfidenciālu informāciju, jo īpaši informāciju par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, to komerciālām attiecībām vai to izmaksu un ieņēmumu sastāvdaļām.

2. Šā panta 1. punkts neskar attiecīgo valstu uzraudzības iestāžu un Komisijas tiesības izpaust informāciju, ja tas ir svarīgi to pienākumu izpildei. Minētajā 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 dara pieejamus saskaņā ar 13. panta 3.b punktu, 13.a panta 6. punktu, 13.b panta 2. punktu, 25. panta 3. punktu un 25. panta 4. punktu vai ziņo saskaņā ar 19. panta 6. punktu, jo īpaši attiecībā uz izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām, ir publiski pieejami, uz tiem attiecinot fiziskas vai juridiskas personas komerciālo interešu, tostarp intelektuālā īpašuma, aizsardzību, ja vien iepazīšanās ar tiem nav saistīta ar sevišķām sabiedrības interesēm.

42. pants

Sodi

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

43. pants

Izvērtēšana

1. Komisija 5 līdz 8 gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā veic izvērtēšanu, kuras mērķis ir novērtēt šīs regulas juridisko, sociālo, ekonomisko un vidisko ietekmi un tās pievienoto vērtību gan valsts, gan Eiropas līmenī. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var prasīt no dalībvalstīm, tostarp militārajām iestādēm, informāciju, kas attiecas uz šīs regulas piemērošanu.
2. Komisija savus konstatējumus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei. Izvērtēšanas konstatējumus dara publiski pieejamus.

44. 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 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.

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.

46. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

2. Šīs regulas 3. panta 3. punktu un 25. panta 3. punktu piemēro no *[PB: lūgums ievietot datumu – 72 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]*.

Šīs regulas 10.–24. pantu piemēro no viena gada pēc tās pieņemšanas. Tomēr nolūkā īstenot darbības uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas 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. Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/709, kas pieņemts 2019. gada 6. maijā, turpina piemērot līdz ceturtā pārskata perioda beigām.

Šīs regulas 27. panta 4. punktu un 32. pantu tīkla pārvaldniekam piemēro no dienas, kad stājas spēkā lēmums par iecelšanu, kas pieņemts saskaņā ar 27. panta 2. punktu.

Šīs regulas 42. pantu piemēro no *[PB: lūgums ievietot šīs regulas spēkā stāšanās datumu]*.

Pasākumus, ko dalībvalstis pieņēmušas, ievērojot minēto pantu, piemēro no:

- *[PB: lūgums ievietot datumu – 72 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]* attiecībā uz 3. panta 3. punkta un 25. panta 3. punkta pārkāpumiem;

- viena gada pēc šīs regulas pieņemšanas attiecībā uz 10.–24. panta pārkāpumiem.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

II PIELIKUMS

Atceltās regulas un to grozījums

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

III PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Regula 549/2004	Regula 550/2004	Regula 551/2004	Šī regula
1. panta 1. līdz 3. punkts			1. panta 1. līdz 3. punkts
1. panta 4. punkts			—
—			1. panta 4. punkts
2. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts			2. panta 5. punkta a) un b) apakšpunkts
2. panta 2. punkts			2. panta 1. punkts
2. panta 3. punkts			2. panta 2. punkts
—			2. panta 2.a punkts
2. panta 4. punkts			2. panta 4. punkts
—			2. panta 6. punkts
2. panta 5. punkts			2. panta 3. punkts
2. panta 6. punkts			2. panta 11. punkts
2. panta 7. punkts			2. panta 12. punkts
—			2. panta 13. punkts
2. panta 8. punkts			2. panta 14. punkts
2. panta 9. punkts			2. panta 8. punkts
2. panta 10. punkts			2. panta 9. punkts
2. panta 11. punkts			2. panta 10. punkts

2. panta 12. punkts			2. panta 17. punkts
—			2. panta 18. līdz 20. punkts
2. panta 13. punkts			2. panta 16. punkts
2. panta 13.a punkts			2. panta 33. punkts
2. panta 14. punkts			—
—			2. panta 21. punkts
—			2. panta 22. punkts
2. panta 16. punkts			2. panta 23. punkts
2. panta 17. punkts			2. panta 32. punkts
2. panta 18. punkts			—
2. panta 19. punkts			2. panta 24. punkts
—			2. panta 25. un 26. punkts
2. panta 20. punkts			2. panta 31. punkts
2. panta 22. punkts			2. panta 34. punkts
2. panta 23. punkts			—
2. panta 23.a punkts			2. panta 35. punkts
—			2. panta 35.b un 35.c punkts
2. panta 23.b punkts			2. panta 15. punkts
2. panta 24. un 25. punkts			—
2. panta 26. punkts			2. panta 36. punkts

2. panta 27. punkts			—
2. panta 28. punkts			2. panta 37. punkts
2. panta 29. punkts			2. panta 38. punkts
—			2. panta 39. un 40. punkts
2. panta 30. punkts			2. panta 41. punkts
—			2. panta 42. un 43. punkts
—			2. panta 43.a līdz 43.c punkts
2. panta 31. punkts			2. panta 44. punkts
—			2. panta 44.a punkts
—			2. panta 45. punkts
2. panta 32. punkts			—
2. panta 33. punkts			2. panta 46. punkts
2. panta 34. punkts			2. panta 47. punkts
—			2. panta 48. līdz 52. punkts
2. panta 35. un 36. punkts			—
2. panta 38. punkts			2. panta 53. punkts
2. panta 39. punkts			2. panta 54. punkts
—			2. panta 56. punkts

2. panta 40. punkts			2. panta 57. punkts
2. panta 41. punkts			2. panta 27. punkts
—			2. panta 28. līdz 30. punkts
			2.a pants
3. pants			—
4. panta 1. punkts			3. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts			3. panta 3. punkts
—			3. panta 4. punkts
4. panta 3. punkts			3. panta 2. punkts
4. panta 4. punkts			
—			
4. panta 5. punkts			3. panta 9. punkts
—			4. līdz 9. pants
5. panta 1. punkts			37. panta 1. punkts
5. panta 2. punkts			
5. panta 3. punkts			37. panta 3. punkts
—			37. panta 4. punkts
5. panta 4. un 5. punkts un 6. pants			—
7. pants			39. pants
8. panta 1. punkts			40. pants

8. panta 2. punkts			—
—			41. pants
9. pants			42. pants
10. panta 1. punkts			38. panta 1. punkts
10. panta 2. punkts			38. panta 2. punkts
10. panta 3. punkts			38. panta 3. punkts
—			38.a pants
11. panta 1. punkta pirmais teikums un 11. panta 3. punkta d) apakšpunkta pirmais un trešais teikums			10. panta 1. punkts
11. panta 1. punkta a) līdz c) apakšpunkts			10. panta 2. punkts
11. panta 2. punkts			—
11. panta 3. punkta a) apakšpunkts			11. pants
11. panta 3. punkta b) un c) apakšpunkts			13. panta 1., 3., 3.a un 3.b punkts
—			13. panta 1.a un 1.b punkts
11. panta 3. punkta b) apakšpunkts			13. panta 2. punkts
11. panta 3. punkta c) apakšpunkta pirmā daļa			13. panta 5. punkts

11. panta 3. punkta c) apakšpunkta pirmā daļa			13.a panta 1. punkts
—			13.a panta 2. punkts
11. panta 3. punkta a) apakšpunkts			13.a panta 3. punkts
11. panta 3. punkta c) apakšpunkta 2. līdz 4. daļa			13.a panta 4. un 5. punkts
—			13.a panta 6. punkts
11. panta 3. punkta d) apakšpunkta otrais teikums			13.b. panta 2. punkts
—			13.b panta 1. un 2.a punkts
11. panta 3. punkta e) apakšpunkts			13.b panta 3. punkts
—			16. un 17. pants
11. panta 4. punkta a) apakšpunkts			10. panta 3. punkta a) apakšpunkts
—			10. panta 3. punkta b) līdz d) apakšpunkts
11. panta 4. punkta b) un c) apakšpunkts			—
11. panta 4. punkta d) apakšpunkts			10. panta 3. punkta e) apakšpunkts
11. panta 4. punkta e) apakšpunkts			10. panta 3. punkta f) apakšpunkts
—			10. panta 3. punkta

			g) līdz k) apakšpunkts
11. panta 4. punkta otrā daļa			18. pants
11. panta 5. punkts			—
11. panta 6. punkts			18. pants
—			19. līdz 35. pants
12. panta 1. punkts un 12. panta 2. punkts līdz "3. pantā"			43. panta 1. punkts
12. panta 2. punkta pirmā teikuma daļa, sākot ar "un pirmoreiz ziņo Eiropas Parlamentam"			43. panta 2. punkts
12. panta 3. un 4. punkts			—
13. pants			44. pants
—			45. pants
13.a pants			—
14. pants			46. pants
	1. pants		1. panta 1. punkts
	—		1. panta 2. līdz 4. punkts
	—		2. un 3. pants
	2. panta 1. punkts		4. panta 1. punkts
	—		

	2. panta 2. punkts		4. panta 3. punkts
	—		5. panta 1. punkts
	2. panta 3. punkts		5. panta 3. punkts
	2. panta 4. punkts		5. panta 2. punkts
	2. panta 5. punkts		5. panta 4. punkts
	2. panta 6. punkts		5. panta 5. punkts
	—		5. panta 5.a punkts
	3. līdz 6. pants		—
	7. pants		7. panta 1.a punkta a) apakšpunkts
	7. panta 2. punkts		7. panta 1.a punkta c) apakšpunkts
	7. panta 3. punkta pirmais teikums		—
	7. panta 3. punkta otrais un trešais teikums		—
	7. panta 4. punkts		
			6. panta 2.a un 3. punkts
	7. panta 5. un 6. punkts		—
	7. panta 7. punkts		6. panta 1. punkta otrā daļa un 6. panta 4. un 5. punkts
	7. panta 8. un 9. punkts		—
	—		6. panta 6. punkts

	8. panta 1. punkts		7. panta 1. punkts
	—		7. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 7. panta 1. punkta otrās daļas c) un d) apakšpunkts
	8. panta 2. punkts		7. panta 2. punkts
			7. panta 2. punkta pēdējais teikums
	8. panta 3. punkts		7. panta 3. punkts
	8. panta 4. un 5. punkts		—
	8. panta 6. punkts		7. panta 4. punkts
	9. pants		7.a pants
	9.a pants		2.a pants
	9.b pants		—
	10. pants		7.b pants
	—		9.b līdz 18. pants
	11. pants		30. pants
	12. panta 1. punkts		25. panta 1. punkts
	12. panta 2. punkts		25. panta 1. punkts
	12. panta 3. punkts		25. panta 3. punkts
	—		25. panta 4. punkts
	12. panta 4. punkts		25. panta 2. punkts
	—		26. līdz 28. pants

	12. panta 5. punkts		—
	13. panta 1. punkts		9.a panta 1. punkts
	—		
	13. panta 2. punkts		9.a panta 3. punkts
	13. panta 3. punkts		9.a panta 4. punkts
	—		32.a līdz 34. pants
	14. pants		19. panta 1. punkts
	15. panta 1. punkts		19. panta 2. punkts
	15. panta 3. punkta f) apakšpunkts		19. panta 3. punkts
	—		19. panta 5. punkts
	15. panta 2. punkta a) apakšpunkts		20. panta 1. un 2. punkts
	15. panta 2. punkta b) apakšpunkta pirmais teikums		20. panta 2. punkts
	15. panta 2. punkta b) apakšpunkta otrais teikums		20. panta 3. punkts
	15. panta 2. punkta b) apakšpunkta trešais teikums		20. panta 4. punkts
	15. panta 2. punkta c) apakšpunkts		—
	15. panta 2. punkta d) apakšpunkts		20. panta 6. punkts

	15. panta 2. punkta e) apakšpunkts		20. panta 5. punkts
	15. panta 2. punkta f) apakšpunkts		19. panta 6. punkts un 23. pants
	15. panta 3. punkta a) apakšpunkts		22. panta 1. punkts
	—		22. panta 2., 3. un 5.a punkts
	15. panta 3. punkta b) apakšpunkts		22. panta 4. punkts
	15. panta 3. punkta c) apakšpunkts		21. panta 1. punkts
	—		21. panta 1.a un 2. punkts
	15. panta 3. punkta d) apakšpun kts		19. panta 2. punkts
	15. panta 3.punkta		20. panta 2. punkts un
	e) apakšpunkts		22. panta 1. punkts
	15. panta 3. punkta f) apakšpunkts		22. panta 5. punkts
	15. panta 4. punkts		23. pants
	15.a panta 1. punkts un 3. punkta pirmais teikums		35. panta 1. un 4. punkts
	15.a panta 2. punkts		35. panta 2. un 4. punkts
	15.a panta 3. punkta otrais līdz ceturtais teikums		35. panta 3. punkts
	—		37. līdz 40. pants
	15.a panta 3. punkta piektais teikums		—

	16. panta 1. punkts		24. panta 1. punkts
	16. panta 2. punkts		24. panta 2. un 3. punkts
	16. panta 3. punkts		24. panta 3. punkts
	17. pants		—
	18. panta 1. punkts		41. panta 1. punkts
	18. panta 2. punkts		41. panta 2. punkts
	18. panta 3. punkts		41. panta 3. punkts
	—		42. līdz 45. pants
	19. pants		46. pants
	I pielikums		—
	II pielikums		—
		1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
		1. panta 2. punkts	1. panta 1. punkts
		—	1. panta 2. un 3. punkts
		1. panta 3. punkts	1. panta 4. punkts
		—	1. panta 5. un 6. punkts un 2. līdz 25. pants
		1. panta 4. punkts un 3. pants	—
		3.a pants	32. pants
		4. un 5. pants	—
		6. panta 1. punkts	26. panta 1. punkts
			26. panta 1.a punkts

		6. panta 2. punkta pirmā daļa	26. panta 2. punkts
		—	26. panta 3. punkts
		6. panta 2. punkta otrā daļa	26. panta 4. punkts
		—	27. panta 1. punkts
		6. panta 2. punkta trešās daļas pirmais teikums	27. panta 2. punkts
		6. panta 2. punkta trešās daļas otrais un trešais teikums	27. panta 3. punkts
		—	27. panta 4. līdz 7.c punkts
		6. panta 3. punkts	—
		6. panta 4. punkts	27. panta 8. punkts
		6. panta 5. punkts	26. panta 1.a punkts
		6. panta 6. punkts	26. panta 2. punkta

			b) apakšpunkts
		6. panta 7. līdz 9. punkts	27. panta 8. punkts
		—	28. un 30. pants
		7. panta 1. punkts	33. panta 1. punkts
		7. panta 2. punkts	33. panta 2. punkts
		7. panta 3. punkts	33. panta 3. punkts
			33. panta 4. punkts
		—	34. līdz 45. pants
		8. un 10. pants	—
