



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 1.12.2011
COM(2011) 824 galīgā redakcija

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem Savienības lidostās, un ar ko atceļ Padomes
Direktīvu 96/67/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2011) 1439 galīgā redakcija}

{SEC(2011) 1440 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Vispārīgs konteksts — Padomes 1996. gada direktīva

Apkalpošanas uz zemes pakalpojumi ir visas uz zemes veicamās ar aviāciju saistītās darbības, ko veic individuālu aviokompāniju vajadzībām lidostās, un tiem ir svarīga funkcija aviācijas ķēdē. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumi ietver šādas 11 pakalpojumu kategorijas:

- (1) administratīvie pakalpojumi uz zemes un pārraudzība;
- (2) pasažieru apkalpošana;
- (3) bagāžas apstrāde;
- (4) kravas un pasta apstrāde;
- (5) apkalpošana uz perona;
- (6) gaisa kuģu apkalpošana;
- (7) nodrošināšana ar degvielu un eļļu;
- (8) gaisa kuģu tehniskā apkope;
- (9) lidojuma vadības un gaisa kuģa apkalpes pārvaldība;
- (10) virszemes transports;
- (11) pārtikas piegādātāju pakalpojumi.

Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektīva nodrošināšana ir svarīga lidostām, aviokompānijām un pasažieriem un īpaši nozīmīga gaisa transporta infrastruktūras efektīvai izmantošanai un aviācijas sistēmas darbībai kopumā.

Dažas aplēses par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgu: pēc Komisijas un ieinteresēto personu aplēsēm, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu radītie kopējie ieņēmumi (ieskaitot visas kategorijas) visā pasaulē ir 50 miljardi eiro. Ir aplēsts, ka Eiropā šajā nozarē ir nodarbināti vismaz 60 000 cilvēku.¹ Ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem saistītās aviokompāniju izmaksas ir 5–12 %² no pamatdarbības izmaksām.

Eiropas Kopiena 1996. gadā pieņēma Padomes Direktīvu 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās. Minētā direktīva bija pirmais solis virzībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus pakāpenisku atvēršanu un tā pieejamības saskaņošanu.

Vēsturiski apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbības veica lidostu vadības dienesti vai aviokompānijas. Mūsdienās Eiropā tās arvien biežāk veic specializētas sabiedrības. Saskaņā ar minēto direktīvu piekļuve apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgum notiek pēc šādiem principiem:

¹ *IAHA* (neatkarīgo apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju asociāciju) aplēse par to locekļiem. Ne visi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji ir *IAHA* locekļi, un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā nodarbināto cilvēku skaits varētu būt vairāk nekā 110 000.

² Apspriedes ar ieinteresētajām personām un *Air market observatory* — *Annual reports* (“Gaisa tirgus observatorija — gada ziņojumi”), pieejami vietnē http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

- “pašpakalpojumu” brīvība, t. i., iespēja aviokompānijām veikt pašpakalpojumus katrā komerciālajā lidostā neatkarīgi no tās satiksmes intensitātes. Tomēr attiecībā uz četrām pakalpojumu kategorijām (bagāžas apstrāde, apkalpošana uz perona, nodrošināšana ar degvielu un eļļu, kravas un pasta apstrāde) dalībvalstis var ļaut veikt pašpakalpojumus ne mazāk kā diviem lidostas izmantotajiem lidostās ar vairāk nekā 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas gadā;
- “trešām personām sniegto pakalpojumu” brīvība, t. i., iespēja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu nodrošinātājiem sniegt pakalpojumus trešām personām lidostās ar vairāk nekā 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas gadā. Tomēr attiecībā uz četrām minētajām pakalpojumu kategorijām, ko var ierobežot, dalībvalstis var samazināt pakalpojumu sniedzēju skaitu līdz ne mazāk kā diviem katrā kategorijā.

1.2. Priekšlikuma pamatojums

Saskaņā ar dažādiem Komisijas veiktiem minētās direktīvas novērtējumiem direktīva ir sasniegusi galvenos vēlamos mērķus, proti, liberalizēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgu ES lidostās, — pakalpojumu sniedzēju skaits ir palielinājies, un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu cenas kopumā ir samazinājušās. Turklāt, kā norādījušas aviokompānijas, palielinoties konkurējošu piedāvājumu izvēlei, ir paaugstinājusies apkalpošanas kvalitāte.

Kopš direktīvas pieņemšanas 1996. gadā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pamatnosacījumi ir būtiski mainījušies. Strauji augošas gaisa satiksmes un kapacitātes ierobežojumu apstākļos lidostās sniegto pakalpojumu, tostarp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu, efektivitātes un kvalitātes jautājums ir atkal kļuvis aktuāls un piesaista arvien lielāku interesi.

Eiropas Savienības iniciatīvā “Eiropas vienotā gaisa telpa”, kuras mērķis ir veikt Eiropas gaisa satiksmes vadības arhitektūras reformu, lai izpildītu nākotnes kapacitātes un drošības prasības, ir atzīts galveno infrastruktūru, piemēram, lidostu, nozīmīgums pieejā “pilnīga sistēma, no vārtiem līdz vārtiem”. Jaunākie statistikas dati liecina, ka 70 procentos gadījumu kavējumus izraisa lidostās notiekošā sagatavošanās lidojumam. Pieejas “no vārtiem līdz vārtiem” mērķis ir optimizēt un integrēt visus lidojuma posmus, no lidostas līdz lidostai, tostarp apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, lai uzlabotu efektivitāti no kavējumu, izmaksu, ietekmes uz vidi un drošības viedokļa.

Turklāt secīgās krīzes, kas ir nelabvēlīgi ietekmējušas gaisa transportu pēdējā desmitgadē, pierāda, ka ir vajadzīga rīcība. Ekonomikas krīze ir mudinājusi gan dalībvalstis, gan nozari censties samazināt izmaksas. Ņemot vērā terora aktus, ir jāpaaugstina drošības un drošuma līmenis. Visbeidzot — kas ir ne mazāk svarīgi —, nelabvēlīgie laika apstākļi pierāda, ka ir nepieciešams palielināt virszemes darbību koordināciju lidostās.

Mūsu apspriedes par pašlaik spēkā esošo direktīvu un mūsu novērtējums par to (sīkāku informāciju sk. turpmāk) ir apliecinājuši, ka pašreizējais tiesiskais regulējums vairs neatbilst izvirzītajam mērķim. Identificētā problēma ir divkārša: *i) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšana nav pietiekami efektīva, jo to kavē piekļuves un darbības izvēršanas ierobežojumi, un ii) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu vispārējā kvalitāte neatbilst pieaugošajām vajadzībām uzticamības, noturības, drošības, drošuma un vides ziņā.*

1.3. Priekšlikuma mērķis

Ietekmes novērtējumā un tā kopsavilkumā, kas pievienoti šim priekšlikumam, ir noteikti vispārējie un konkrētie mērķi attiecībā uz regulas pieņemšanu. Vispārējais mērķis ir uzlabot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti un vispārējo kvalitāti lietotājiem (aviokompānijām) un tiešajiem lietotājiem (pasažieriem un kravu ekspeditoriem) ES lidostās.

Konkrētie mērķi ir šādi:

- (1) nodrošināt, lai aviokompānijām būtu lielāka apkalpošanas uz zemes pakalpojumu risinājumu izvēle ES lidostās;
- (2) saskaņot un precizēt valstu administratīvos nosacījumus iekļūšanai tirgū (apstiprinājumi);
- (3) nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus lidostu līmenī starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sabiedrībām, kas darbojas saskaņā ar atšķirīgu reglamentējošo kārtību;
- (4) palielināt koordināciju starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem lidostā (lidostu vadības dienesti kā virszemes darbību koordinatori ES aviācijas tīklā kā daļa no pieejas “no vērtiem līdz vērtiem”);
- (5) precizēt tiesisko regulējumu attiecībā uz personāla apmācību un pārceļšanu.

1.4. Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Priekšlikums paredz pieņemt regulu par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem ES lidostās. Ar jauno regulu ir iecerēts aizstāt un atcelt pašlaik spēkā esošo Direktīvu 96/67/EK. Nekādi citi noteikumi nav tieši saistīti ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem.

1.5. Atbilstība ES politikas virzieniem un mērķiem

Šī iniciatīva ir viens no pasākumiem, kas vajadzīgi Eiropas vienotajai transporta telpai, kā izklāstīts Komisijas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”. Tā ir arī daļa no iniciatīvu paketes attiecībā uz lidostām un ir identificēta kā stratēģiska iniciatīva Komisijas 2011. gada darba programmā³ vienotā tirgus izaugsmes potenciāla izmantošanai.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

2.1.1. Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

Uzklausīšanā, kas notika 2006. gada 6. aprīlī pēc rakstiskām apspriedēm, Komisija apspriedās ar visām ieinteresētajām personām par dažādajām attiecīgās direktīvas pārskatīšanas iespējām.

Komisija 2007. gada 24. janvārī pieņēma ziņojumu par minētās direktīvas piemērošanu⁴, kurā tika apstiprināts, ka galvenie direktīvas mērķi ir sasniegti, bet ir vērojamas negatīvas tendences.

Komisija no 2009. gada novembra līdz 2010. gada septembrim apspriedās ar ieinteresētajām personām par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti ES lidostās un iespējām pārskatīt direktīvu.

Savukārt 2009. gada 16. novembrī tika organizēta Nozaru sociālā dialoga komitejas (civilās aviācijas jautājumos) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darba grupas sanāksme. Pēc minētās sanāksmes trīs no četriem galvenajiem pārstāvjiem pieņēma kopīgu paziņojumu⁵,

³ COM(2010) 623.

⁴ COM(2006) 821 galīgā redakcija.

⁵ Paziņojums, kas datēts ar 2011. gada 7. aprīli un ko pieņēmušas ES tirdzniecības asociācijas, kuras pārstāv lidostas (*ACI-Europe*), neatkarīgie apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji (*IATA*) un

kurā tie aicināja ieviest uzlabojumus pašreizējā iepirkuma sistēmā un noteikt sociālo klauzulu par personāla pārceļšanu darbības daļējas vai pilnīgas izbeigšanas gadījumā.

2.1.2. Atbilžu kopsavilkums

Apspriežu kopsavilkums, kā arī individuālas atbildes ir pieejamas vietnē:

http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm.

Apspriedes uzskatāmi pierāda dažādu ieinteresēto personu interešu atšķirības.

Aviokompānijas uzsvēra vajadzību pēc konkurētspējīgāka tirgus. Tās arī pauda apmierinātību ar to, ka pēc direktīvas ieviešanas apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju izvēle kopumā ir palielinājusies, bet uzsvēra, ka šī tendence nav novērojama visā Eiropā.

Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbinieki norādīja uz nepieciešamību nozarē, kurā ir cietusi nodarbinātības stabilitāte, risināt sociālas problēmas (jo īpaši personāla pārceļšanas jautājumu) un pauda bažas par pārmērīgas konkurences ieviešanu, kas varētu ietekmēt darba apstākļus.

Lidostu vadības dienesti aicināja nodrošināt efektīvāku koordināciju lidostās un izteica vēlmi, lai tos skaidri atzītu par virszemes darbību koordinatoriem. Daži lidostu vadības dienesti iebilda pret jebkādu turpmāku tirgus atvēršanu, galvenokārt tāpēc, ka tie uzskata, ka tādējādi tiktu nelabvēlīgi ietekmēta kvalitāte to lidostās un palielinātas to izmaksas.

Neatkarīgie apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji uzsvēra vajadzību nodrošināt taisnīgāku konkurenci starp dažādiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem. Tie jo īpaši atbalstīja stingrāku prasību noteikšanu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbībām, ko veic lidostu vadības dienesti un aviokompānijas.

Gandrīz visas ieinteresētās personas aicināja uzlabot pakalpojumu kvalitāti.

2.2. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Nepārtrauktu Komisijas veiktu uzraudzību pār to, kā tiek piemērota direktīva par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, papildināja vairāki ārēji pētījumi, kuru rezultāti ir pieejami Komisijas tīmekļa vietnē. Jo īpaši pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma tā 2007. gada 11. oktobra rezolūcijā⁶ Komisija 2008. un 2009. gadā veica visaptverošu pētījumu⁷ par direktīvas īstenošanu un ietekmi, īpaši pievēršoties nodarbinātības, drošības un drošuma jautājumiem. Komisija 2010. gadā veica papildu pētījumu par direktīvas iespējamo pārskatīšanu.⁸

arodbiedrības (Eiropas Transporta federācija (ETF)). Pieejams vietnē: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%20070411.pdf>.

⁶ Eiropas Parlamenta 2007. gada 11. oktobra rezolūcija par lidostu jaudu un lidlauka pakalpojumiem: ceļā uz efektīvāku politiku (2007/2092(INI)). Pieejama vietnē: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

⁷ *Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007* ("Direktīvas 96/67/EK par lidlauka pakalpojumiem ietekmes pētījums, 1996.–2007. gads"), *Airport Research Center* (Lidostu pētniecības centrs), 2009. gada februāris. Pieejams vietnē: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ *Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports* ("Iespējas pārskatīt Direktīvu 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās"), *Steer Davies Gleave*, 2010. gada jūnijs. Pieejams vietnē: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

2.3. Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā ir sniegts pārskats par dažādažām izvērtētajām iespējām. Lai novērtētu, kā varētu pārskatīt Direktīvu 96/67/EK, tika apsvērtas četras politikas paketes (papildus iespējai, kas paredz saglabāt pašreizējo sistēmu).

Politikas pakete PP1 uzlabotu sistēmu ar minimāliem direktīvas grozījumiem un, ja iespējams, sniedzot attiecīgus norādījumus. Tā ietver tirgus pilnīgu atvēršanu pašpakalpojumiem, norādījumus par apstiprināšanas prasībām, skaidrākas definīcijas un sīkāk izstrādātas prasības attiecībā uz grāmatvedības nodalīšanu, centralizētu infrastruktūru, apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu, kā arī lidostas izmantotāju komiteju⁹. Attiecībā uz koordināciju lidostu līmenī pakete ietver norādījumus par apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu un saskaņotus iepirkuma kritērijus. Pakete arī nodrošina obligāto apmācību, kā arī apspriedes ar darbinieku pārstāvjiem par iepirkumiem.

Politikas paketes PP2 mērķis ir uzlabot pašreizējo sistēmu, nosakot vērienīgāku pasākumu kopumu. Tā paredz pilnībā atvērt pašpakalpojumu tirgu un to ierobežoto pakalpojumu nodrošinātāju skaitu, kuri sniedz pakalpojumus trešām personām lielās lidostās, palielināt līdz ne mazāk kā trim. Papildu pasākumi ietver apstiprinājumu savstarpēju atzīšanu un saskaņotus iepirkuma kritērijus, centralizētas infrastruktūras labāku pārvaldību, lidostu vadības dienestu juridisku nošķiršanu un ilgāku iepirkuma termiņu. Šī pakete ietver jaunas apakšuzņēmuma līgumu slēgšanas prasības, definīciju attiecībā uz lidostu vadības dienestu nozīmi vispārējās darbībās (un iespējamās obligātās prasības), kā arī pienākumu ziņot par efektivitāti. Tajā ir paredzēta obligātā apmācība un atļauja dalībvalstīm veikt darbinieku pārcelšanu ar tādiem pašiem nosacījumiem attiecībā uz ierobežotas pieejamības pakalpojumiem,

Politikas pakete PP2' ir līdzīga politikas paketei PP2, bet tā ietver dažādus pasākumus identificētajām mazāk strīdīgajām problēmu jomām. Atšķirība ir tāda, ka apstiprinājums tiek noteikts ES līmenī un obligātās kvalitātes prasības tiek noteiktas ES līmenī.

Politikas paketes PP3 mērķis ir uzlabot pašreizējo sistēmu ar augstas intensitātes politikas pasākumiem, nodrošinot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus tiesiskā regulējuma pilnīgu saskaņošanu, proti, pilnībā atvērt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgu un nodrošināt vienotu piekļuvi tirgum, uzlabojot centralizētas infrastruktūras pārvaldību, ieviešot ES apstiprinājumu, atceļot lidostu vadības dienestu tiesības sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus to lidostās. Attiecībā uz lidostu darbības koordināciju šī pakete ietver arī apakšuzņēmuma līgumu slēgšanas prasības, definīciju attiecībā uz lidostu vadības dienestu nozīmi vispārējās darbībās (un iespējamās obligātās prasības), kā arī pienākumu ziņot par efektivitāti. Šī pakete paredz pilnīgu personāla pārcelšanu iepirkuma procedūrās un galvenā personāla licencēšanu.

Tika ņemti vērā ietekmes novērtējuma padomes (INP) ieteikumi, un galvenās izmaiņas ir saistītas ar vajadzību skaidrāk formulēt problēmu, precizēt noteikumus par sociālo aizsardzību darbinieku pārcelšanas gadījumā, ieviest plašāku īstenojamo politikas iespēju klāstu un pastiprināt politikas iespēju salīdzināšanu.

Kā pierādīts ietekmes novērtējumā, tikai politikas pakete PP2 pilnībā atbilst noteiktajiem mērķiem. Ir jānodrošina pienācīgs līdzsvars starp sociālo un ekonomisko ietekmi. Šī politikas pakete ir šā priekšlikuma pamatā.

⁹ Lidostas izmantotāju komiteja ir lidostas izmantotāju (t. i., aviokompāniju) pārstāvju komiteja, kas izveidota katrā lidostā.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Priekšlikuma kopsavilkums

Pašpakalpojumu tirgus pilnīga atvēršana un pakalpojumu sniedzēju minimālā skaita palielināšana līdz trim lielajās lidostās

Direktīva 96/67/EK ļauj dalībvalstīm ierobežot pašpakalpojumus vai pakalpojumus trešām personām līdz ne mazāk kā diviem pakalpojumu sniedzējiem attiecībā uz četrām pakalpojumu kategorijām. Tādējādi dažās lidostās aviokompāniju izvēle tiek ierobežota līdz diviem pakalpojumu sniedzējiem katrai pakalpojumu kategorijai, un aviokompānijām ne vienmēr ir atļauts veikt pašpakalpojumus.

Būtu jāļauj katram lidostas izmantotājam veikt pašpakalpojumus. Turklāt to pilnvaroto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu nodrošinātāju skaitam, kuri sniedz pakalpojumus trešām personām, nevajadzētu būt mazākam par trim lielajās lidostās ar ne mazāk kā 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas gadā.

Tādu apstiprinājumu savstarpēja atzīšana, kuri paredz saskaņotas prasības

Trīs ceturtdaļas dalībvalstu ir ieviesušas apstiprināšanas sistēmu, kuras rezultātā ir piemērojamas daudzas un dažādas administratīvās prasības, kas apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem vai pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem ir jāizpilda ES. Tādu valsts apstiprinājumu savstarpēja atzīšana, kuri paredz saskaņotas prasības, samazinās sabiedrību administratīvās izmaksas un mazinās piekļuves šķēršļus.

Centralizētu infrastruktūru labāka pārvaldība¹⁰

Centralizētām infrastruktūrām ir ļoti svarīga nozīme attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti. Ja nav skaidra tiesiskā regulējuma, var rasties konkurences kropļojumi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgū. Priekšlikums ietver skaidru tiesisko regulējumu attiecībā uz centralizētas infrastruktūras definīciju un maksu, kas iekasējama par centralizēto infrastruktūru no apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un aviokompānijām, kuras nodarbojas ar pašpakalpojumiem.

Lidostu un to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbību juridiska nošķiršana

Ja lidosta pati ir apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja, būtu jānodrošina, lai lidostas sniegtie apkalpošanas uz zemes pakalpojumi negūtu nepamatotu labumu no lidostas veiktajām lidostas pārvaldības darbībām.

Pašreizējo grāmatvedības nodalīšanas sistēmu, ko piemēro lidostām, kuras pašas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, ir ļoti sarežģīti uzraudzīt, un ir jūtams, ka tā ir nepietiekama, lai nodrošinātu godīgu konkurenci. Priekšlikumā lidostas ir aicinātas uzticēt to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu juridiskai personai atsevišķi no to lidostas pārvaldības darbībām.

Uzlabota iepirkuma procedūra

Pašlaik spēkā esošais maksimālais septiņu gadu termiņš, uz kuru atlasa ierobežotu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju, tiek uzskatīts par nepietiekamu, jo īpaši lai norakstītu zemes pakalpojumu aprīkojuma izmaksas. Priekšlikums paredz pagarināt maksimālo termiņu līdz desmit gadiem.

¹⁰ Centralizētas infrastruktūras ir infrastruktūras, “ko izmanto, lai sniegtu tādas apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, kuru sarežģītība, izmaksas vai ietekme uz apkārtējo vidi neļauj tos dalīt vai sadalīt vairākiem.”

Priekšlikums paredz arī citas specifikācijas attiecībā uz ierobežotu pakalpojumu sniedzēju atlases procedūras kārtību, lai nodrošinātu saskaņotu piemērošanu un to, ka atlasītās sabiedrības patiešām ir tās, kas ir vispiemērotākās apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai.

Atlasot ierobežotu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju, ir jāapspriežas ar lidostas izmantotāju komiteju. Priekšlikums ietver noteikumus lidostas izmantotāju komitejas reglamentam, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta attiecībā uz aviokompānijām, kas sniedz arī apkalpošanas uz zemes pakalpojumus.

Precizēti noteikumi apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai

Lai gan apakšuzņēmuma līgumu slēgšana palielina apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem dažkārt nepieciešamo elastīgumu, apakšuzņēmuma līgumu un kaskādes veida apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var arī radīt kapacitātes ierobežojumus un nelabvēlīgi ietekmēt drošību.

Tāpēc priekšlikums ietver skaidrākus noteikumus par apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu, kas ļauj noslēgt apakšuzņēmuma līgumus apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, bet ierobežo lidostu un pašpakalpojumus veicošu aviokompāniju iespējas noslēgt apakšuzņēmuma līgumus, to atļaujot tikai *force majeure* apstākļos, un aizliedz noslēgt kaskādes veida apakšuzņēmuma līgumus.

Lidostas vadības dienesta nozīme apkalpošanas uz zemes pakalpojumu koordinācijā

Krīze, ko pagājušajā gadā izjutis gaisa transports nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ, skaidri apliecina vajadzību palielināt virszemes darbību koordināciju lidostās. Patiešām, dažās lidostās tika novērota zema noturība pret krīzi, arī attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem. Problēmas vienā lidostā rada “ķēdes reakciju”, kas ietekmē visu tīklu, tāpēc vēl jo svarīgāk ir paaugstināt noturības līmeni krīzes situācijās.

Lidostas vadības dienestam būtu jāatbild par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pienācīgu koordināciju tā lidostā. Turklāt lielās lidostās, kas ir īpaši svarīgas Eiropas gaisa transporta tīklam, lidostas vadības dienestam ir jānodrošina, lai šīs darbības tiktu koordinētas, izmantojot lidostas kopīgas lēmumu pieņemšanas (*CDM*) mehānismu un atbilstošu ārkārtas rīcības plānu.

Lidostu vadības dienestu atbildība par obligātajām kvalitātes prasībām attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbībām, kura jānosaka deleģētā aktā

Viens apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs, kura kvalitāte neatbilst standartiem, var radīt traucējumus visā lidostu sistēmā, tādējādi kaitējot visām gaisa transporta nozares ieinteresētajām personām. Kā vienu no pašlaik spēkā esošās direktīvas trūkumiem ieinteresētās personas norādīja to, ka nav kopēju obligāto kvalitātes standartu, kas būtu piemērojami visiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem.

Priekšlikums paredz noteikt obligātos apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanas kvalitātes standartus, kas jāievēro visiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem.

Pienākums ziņot par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti, kurš jānosaka deleģētā aktā

Pietiekami, neatkarīgi un centralizēti dati par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu palīdzēs noteikt atbilstošus turpmākus politikas pasākumus. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem būtu jāziņo par to sniegto pakalpojumu efektivitāti.

Obligātais personāla apmācības minimums

Tik darbietilpīgā nozarē kā apkalpošanas uz zemes pakalpojumi nepārtrauktai personāla attīstībai un apmācībai ir spēcīga ietekme uz pakalpojumu kvalitāti. Turpretī nepietiekami apmācīts personāls palielina zemas kvalitātes pakalpojumu risku un jo īpaši var ietekmēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu drošību un drošumu. Priekšlikums paredz ieviest obligātas apmācības prasības visiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošām aviokompānijām, lai garantētu darbību drošību un drošumu un radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp sabiedrībām.

Iespēja dalībvalstīm noteikt prasību pārņemt personālu ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja notiek iepirkuma procedūra

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas praksi¹¹ pašlaik ir neskaidrība par pasākumiem, ko dalībvalstis ir tiesīgas veikt, ja mainās ierobežotas pieejamības apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs.

Personāla mainība apkalpošanas uz zemes pakalpojumu nozarē ir augsta, un šķiet, ka to daļēji veicina direktīva. Pakalpojumu sniedzējiem, ko atlasa atbilstoši iepirkuma procedūrai ierobežotas pieejamības pakalpojumu sniegšanai, ir atļauts darboties tikai ierobežotu maksimālo termiņu. Tāpēc šķiet, ka iepirkuma sistēma veicina personāla mainību. Personāla nodrošinājuma nepārtrauktības trūkums var nelabvēlīgi ietekmēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitāti. Tāpēc ir lietderīgi precizēt noteikumus par personāla pārņemšanu ārpus jomas, kurā ir piemērojama Direktīva 2001/23/EK par uzņēmumu nodošanu, un dot dalībvalstīm iespēju nodrošināt pienācīgus nodarbinātības nosacījumus un darba apstākļus.

3.2. Juridiskais pamats

Priekšlikums pamatojas uz LESD 100. pantu.

3.3. Subsidiaritātes princips

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav ES ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus, jo aviokompānijas darbojas vienotā aviācijas tirgū un arī apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji darbojas Eiropas vai starptautiskā tirgū. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sistēmas jautājumu nevar risināt zemākā regulējuma līmenī. Jebkāda individuāla rīcība dalībvalsts līmenī potenciāli kaitētu iekšējā tirgus darbībai.

Ar ES rīcību priekšlikuma mērķus var sasniegt labāk. Eiropas noteikumi par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem ir svarīgs papildinājums Eiropas tiesību aktiem, kas ir iekšējā aviācijas tirgus pamatā, jo taisnīgi, pārredzamai un nediskriminējošai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sistēmai ir būtiska nozīme, nodrošinot efektīvus, ļoti kvalitatīvus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, kuri veic svarīgu funkciju aviācijas ķēdē.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

3.4. Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Papildu slogs uzņēmējiem un valsts iestādēm tiek ierobežots līdz tam, kas nepieciešams apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitātes un vispārējās kvalitātes uzlabošanai. Lai gan priekšlikums ir saistīts ar ievērojamām izmaksām, galvenokārt centralizētu infrastruktūru pārvaldības uzlabošanai,

¹¹ Tiesas 2004. gada 9. decembra spriedums lietā C-460/02, Komisija pret Itāliju. Tiesas 2005. gada 14. jūlija spriedums lietā C-386/03, Komisija pret Vāciju.

lidostu juridiskai nošķiršanai un ziņošanas pienākumiem, paredzams, ka šādas izmaksas kompensēs būtiskais ekonomiskais un kvalitātes ieguvums.

3.5. Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments ir regula. Citi juridiskie līdzekļi nebūtu piemēroti. Ņemot vērā jauno vajadzību pēc saskaņotiem obligātiem kvalitātes standartiem lidostās, lai īstenotu pieeju “no vārtiem līdz vārtiem”, un nepieciešamību arī turpmāk saskaņot tirgus pieejamības nosacījumus, lai nodrošinātu godīgāku konkurenci apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgū, elastīgums, ko 1996. gadā piedāvāja direktīvas izvēle, vairs nav atbilstošs.

Juridiskajam instrumentam ir jābūt vispārpiemērojamam.

Regula atbilst vajadzībai saskaņot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus ES līmenī — šis jautājums tika identificēts kā problēma. Lielākā daļa grūtību, kas apzinātas attiecībā uz pašreizējo tiesisko regulējumu, ir saistītas ar atšķirīgu īstenošanu dalībvalstīs.

Tāpēc visatbilstošākais juridiskais instruments ir regula, jo alternatīvas iespējas nebūtu pietiekamas ierosināto mērķu sasniegšanai.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

5. NEOBLIGĀTI ELEMENTI

5.1. Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana

Pieņemot priekšlikumu, tiks atcelta spēkā esošā Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās.

5.2. Eiropas Ekonomikas zona

Ar priekšlikumu ierosinātais tiesību akts ir saistīts ar jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tādēļ tas jāattiecina uz EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem Savienības lidostās, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/67/EK**

(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 atzinumu¹²,
 ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹³,
 saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
 tā kā:

- (1) Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās¹⁴ paredz pakāpeniski atvērt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgu.
- (2) Lidostām un apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem ir būtiska nozīme gaisa transporta pienācīgā darbībā, un tiem ir svarīga funkcija aviācijas ķēdē. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumi ietver visas uz zemes veicamās ar aviāciju saistītās darbības, ko veic individuālu aviokompāniju vajadzībām lidostās.
- (3) Deklarācijā, kas pieņemta Aviācijas samitā Brigē 2010. gada oktobrī, ir atzīta vajadzība veikt Savienības noteikumu reformu, lai veicinātu katra aviācijas transporta ķēdes posma (piemēram, lidostu, gaisa pārvadātāju, citu pakalpojumu sniedzēju) konkurētspēju.
- (4) Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu"¹⁵ tirgus pieejamības uzlabošana un kvalitatīvu pakalpojumu sniegšana lidostās ir identificēti kā būtiski aspekti sabiedrības dzīves kvalitātes nodrošināšanā un kā svarīgi pasākumi, kas jāveic, lai īstenotu Eiropas vienoto transporta telpu.
- (5) Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus turpmāka pakāpeniska atvēršana un saskaņotu prasību ieviešana attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu, visticamāk, uzlabos aviokompānijām, kā arī pasažieriem un kravu

¹² OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹⁴ OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.

¹⁵ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

ekspeditoriem sniegto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti un vispārējo kvalitāti. Tādējādi būtu jāuzlabojas vispārējo lidostas darbību kvalitātei.

- (6) Tāpēc, ņemot vērā jauno vajadzību pēc saskaņotiem obligātiem kvalitātes standartiem lidostās, lai īstenotu pieeju “no vārtiem līdz vārtiem” nolūkā izveidot Eiropas vienoto gaisa telpu, un vajadzību pēc turpmākas saskaņošanas, lai pilnībā izmantotu ieguvumus, ko apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus pakāpeniska atvēršana sniedz no uzlabotas apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes viedokļa, Direktīva 96/67/EK būtu jāaizstāj ar regulu.
- (7) Brīva piekļuve apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgum ir saderīga ar Savienības lidostu efektīvu darbību, ja ir ieviesti atbilstoši aizsardzības pasākumi. Brīva piekļuve apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgum būtu jāievieš pakāpeniski un jāpielāgo nozares prasībām.
- (8) Tirgus pakāpeniska atvēršana atbilstoši Direktīvai 96/67/EK jau ir radījusi pozitīvus rezultātus efektivitātes un kvalitātes uzlabojumu ziņā. Tāpēc ir lietderīgi turpināt pakāpenisku atvēršanu.
- (9) Būtu jāļauj katram lidostas izmantotājam veikt pašpakalpojumus. Tajā pašā laikā ir nepieciešams paturēt spēkā pašpakalpojumu skaidru un ierobežojošu definīciju, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas un nelabvēlīgas ietekmes uz trešām personām sniegto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgu.
- (10) Dažās apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijās piekļuve tirgum var būt saistīta ar drošības, drošuma, kapacitātes un pieejamās platības ierobežojumiem. Tāpēc būtu jābūt iespējai ierobežot šādu pilnvaroto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju skaitu.
- (11) Atsevišķos gadījumos drošības, drošuma, kapacitātes un pieejamības ierobežojumi var attaisnot papildu ierobežojumus attiecībā uz piekļuvi tirgum vai pašpakalpojumiem, ja šādi ierobežojumi ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši. Tādos gadījumos dalībvalstīm būtu jābūt tiesīgām pieprasīt izņēmumus no šīs regulas noteikumiem.
- (12) Šo izņēmumu nolūkam būtu jābūt tādām, lai ļautu lidostas vadībai pārvarēt vai vismaz samazināt minētos ierobežojumus. Šādi izņēmumi būtu jāapstiprina Komisijai.
- (13) Lai saglabātu efektīvu un godīgu konkurenci tādos apstākļos, kad apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, šādi pakalpojumu sniedzēji būtu jāizvēlas saskaņā ar atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu iepirkuma procedūru. Būtu sīkāk jāprecizē šādas procedūras kārtība.
- (14) Atlasot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējus, būtu jāapspriežas ar lidostas izmantotājiem, jo tos īpaši interesē sniegto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitāte un cena.
- (15) Tāpēc ir jānoorganizē lidostas izmantotāju pārstāvība un apspriešanās ar tiem, jo īpaši tad, kad tiek izvēlēti pilnvarotie apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji.
- (16) Atlasot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējus kādā lidostā, noteiktos apstākļos un ar konkrētiem nosacījumiem būtu jābūt iespējai paplašināt sabiedrisko pakalpojumu saistības, ietverot arī citas lidostas tajā pašā attiecīgās dalībvalsts ģeogrāfiskajā reģionā.
- (17) Pastāv neskaidrība par to, vai dalībvalstis var pieprasīt personāla pārņemšanu, kad mainās ierobežotas pieejamības apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs.

Personāla nodrošinājuma nepārtrauktības trūkums var nelabvēlīgi ietekmēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitāti. Tāpēc ir lietderīgi precizēt noteikumus par personāla pārņemšanu ārpus jomas, kurā ir piemērojama Direktīva 2001/23/EK par uzņēmumu nodošanu, un dot dalībvalstīm iespēju nodrošināt pienācīgus nodarbinātības nosacījumus un darba apstākļus.

- (18) Lai nodrošinātu gaisa transporta pienācīgu un vienmērīgu darbību lidostās, garantētu drošību un drošumu lidostu telpās, kā arī aizsargātu vidi un nodrošinātu atbilstību piemērojamiem sociālajiem noteikumiem un normām, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai būtu vajadzīgs attiecīgs apstiprinājums. Ņemot vērā, ka pašlaik lielākajā daļā dalībvalstu ir apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanas apstiprināšanas sistēmas, bet tās ievērojami atšķiras, būtu jāievieš saskaņota apstiprināšanas sistēma.
- (19) Lai pārliecinātos, vai visiem pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem ir pietiekama ekonomiskā stabilitāte, laba reputācija, pietiekams apdrošināšanas segums un atbilstošas zināšanas par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbībām un lidostu vidi, un lai radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, apstiprinājuma piešķiršanai būtu jāpiemēro obligātās prasības.
- (20) Atvērta piekļuve lidostas centralizētajai infrastruktūrai un skaidrs tiesiskais regulējums attiecībā uz centralizētās infrastruktūras definīciju ir ļoti svarīgi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektīvai sniegšanai. Tomēr būtu jābūt iespējai iekasēt maksu par centralizēto infrastruktūru.
- (21) Maksai būtu jābūt nediskriminējošai, un tās aprēķinam būtu jābūt pārredzamam. Maksa nedrīkstētu pārsniegt līdzekļus, kas nepieciešami, lai segtu centralizētās infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas, ieskaitot pamatotu peļņu no aktīviem.
- (22) Lidostas vadības dienestam un/vai citam attiecīgās lidostas centralizētās infrastruktūras vadības dienestam būtu regulāri jāapspriežas ar lidostas izmantotājiem par infrastruktūras definīciju un maksas apmēru.
- (23) Lidostas vadības dienests var arī pats sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus. Tā kā tajā pašā laikā lidostas vadības dienests ar savu lēmumu var īstenot būtisku ietekmi uz konkurenci starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, būtu jāpieprasa, lai lidostas piesaistītu to apkalpošanas uz zemes pakalpojumus juridiskai personai, kas nav juridiskā persona, kura veic infrastruktūras pārvaldību.
- (24) Lai lidostas varētu veikt to infrastruktūras pārvaldības funkcijas, garantēt drošību un drošumu lidostas telpās un nodrošināt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu noturību arī krīzes situācijās, lidostas vadības dienestam būtu jāatbild par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pienācīgu koordinēšanu lidostā. Lidostas vadības dienestam būtu jāziņo par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu koordināciju Eirokontroles darbības izvērtēšanas iestādei, ņemot vērā konsolidētu optimizāciju.
- (25) Lidostas vadības dienestam, valsts iestādei vai jebkurai citai iestādei, kas kontrolē lidostu, būtu arī jābūt pilnvarotai paredzēt vajadzīgos noteikumus lidostas infrastruktūras pienācīgai darbībai.
- (26) Lai nodrošinātu pakalpojumu vispārējo kvalitāti un radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pakalpojumu sniedzējiem, ir jānosaka obligātie kvalitātes standarti, kas jāievēro apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem.

- (27) Lai uzlabotu efektivitāti visā aviācijas ķēdē un īstenotu pieeju “no vārtiem līdz vārtiem”, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem būtu jāziņo Komisijai par pakalpojumu efektivitāti.
- (28) Tik darbietilpīgā nozarē kā apkalpošanas uz zemes pakalpojumi nepārtrauktai personāla attīstībai un apmācībai ir spēcīga ietekme uz pakalpojumu kvalitāti. Tāpēc būtu jānosaka obligātās apmācības prasības, lai nodrošinātu darbību kvalitāti uzticamības, noturības, drošības un drošuma ziņā un radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp sabiedrībām.
- (29) Apakšuzņēmuma līgumu slēgšana palielina elastīgumu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem. Tomēr apakšuzņēmuma līgumu un kaskādes veida apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var arī izraisīt kapacitātes ierobežojumus un nelabvēlīgi ietekmēt drošību un drošumu. Tāpēc apakšuzņēmuma līgumu slēgšana būtu jāierobežo, un būtu arī jāprecizē noteikumi, kas reglamentē apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu.
- (30) Šajā regulā noteiktās tiesības būtu jāpiemēro trešo valstu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un trešo valstu pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem, tikai stingri ievērojot savstarpības principu. Ja šādas savstarpības nav, Komisijai būtu jābūt pilnvarotai nolemt, ka dalībvalstij vai dalībvalstīm ir jāaptur minētās tiesības attiecībā uz šādiem pakalpojumu sniedzējiem vai izmantotājiem.
- (31) Dalībvalstīm būtu jāpatur tiesības nodrošināt pienācīgu sociālās aizsardzības līmeni apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanas uzņēmuma darbiniekiem.
- (32) Lai nodrošinātu, ka apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem piemēro saskaņotas apdrošināšanas prasības, saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz apdrošināšanas prasībām, ko piemēro apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem. Lai nodrošinātu, ka tiek piemērotas saskaņotas un pienācīgi atjauninātas saistības attiecībā uz obligātajiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitātes standartiem un attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju ziņošanas pienākumiem, saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz obligāto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitātes standartu specifikācijām un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju sniedzamo ziņojumu satura un izplatīšanas specifikācijām. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanās darbus, attiecīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī un iesaistot saskaņā ar Lēmumu 98/500/EK izveidoto Nozaru sociālā dialoga komiteju.
- (33) Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina, lai attiecīgos dokumentus vienlaikus, savlaicīgi un atbilstīgā veidā nosūtītu Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (34) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un

vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹⁶.

- (35) Lai pieņemtu īstenošanas lēmumus par izņēmumiem attiecībā uz to, ciktāl apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus būtu jāatver trešām personām un pašpakalpojumus veicošām aviokompānijām, būtu jāizmanto konsultēšanās procedūra, ņemot vērā, ka minētajiem aktiem ir tikai ierobežota darbības joma.
- (36) Konsultēšanās procedūra būtu jāizmanto arī, lai pieņemtu īstenošanas lēmumus par to, kā dalībvalstis paplašina sabiedrisko pakalpojumu saistības, tās attiecinot arī uz salu lidostām, ņemot vērā, ka minētajiem aktiem ir tikai ierobežota darbības joma.
- (37) Pieņemot īstenošanas lēmumus par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus piekļuves tiesību pilnīgu vai daļēju atcelšanu dalībvalstu teritorijā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem no trešās valsts, būtu jāizmanto pārbaudes procedūra.
- (38) Šīs regulas mērķi, proti, Savienības tiesību aktu vienveidīgāku piemērošanu attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt, jo gaisa transports ir starptautiska nozare, un tāpēc to var labāk sasniegt Savienības līmenī, tādējādi Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (39) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī, pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pieņemta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīga atbilstība jaunajai deklarācijai tiks uzskatīta par atbilstību 1987. gada deklarācijai.
- (40) Tāpēc Direktīva 96/67/EK būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa — Darbības joma un definīcijas

1. pants

Darbības joma

Regulu piemēro jebkurai lidostai, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, kurā piemēro Līgumu, un kas ir atvērta komerciālai satiksmei.

Šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (a) “lidosta” ir zemes platība, kas ir īpaši pielāgota, lai tajā nolaistos, paceltos un manevrētu gaisa kuģi, ieskaitot palīgobjektus, kas var būt saistīti ar šādām darbībām

¹⁶ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

gaisa kuģu satiksmes un pakalpojumu vajadzībām, tostarp objektus, kas vajadzīgi komerciālu gaisa satiksmes pakalpojumu atbalstam;

- (b) “lidostas vadības dienests” ir dienests, kam saskaņā ar valsts normatīvajiem aktiem ir noteikts uzdevums apvienojumā ar citām darbībām vai bez tām vadīt un pārvaldīt lidostas infrastruktūras, kā arī koordinēt un kontrolēt dažādo attiecīgajā lidostā esošo operatoru darbību;
- (c) “lidostas izmantotājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas ir atbildīga par pasažieru, pasta un/vai kravas pārvadāšanu pa gaisu no attiecīgās lidostas vai uz to;
- (d) “apkalpošanas uz zemes pakalpojumi” ir pakalpojumi, ko lidostas izmantotājiem sniedz lidostās, kā izklāstīts pielikumā;
- (e) “pašpakalpojumi” ir situācija, kad lidostas izmantotājs tieši sniedz sev vienas vai vairāku kategoriju apkalpošanas uz zemes pakalpojumus un par šādu pakalpojumu sniegšanu neslēdz nekādu līgumu ar trešo personu; šajā regulā lidostas izmantotājus savstarpēji neuzskata par trešām personām, ja
 - vienam no tiem pieder vairākuma īpašumtiesības citā izmantotājā vai
 - kādai vienai organizācijai pieder vairākuma īpašumtiesības katrā no izmantotājiem;
- (f) “apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs” ir fiziska vai juridiska persona, kas trešām personām sniedz vienas vai vairāku kategoriju apkalpošanas uz zemes pakalpojumus;
- (g) “centralizēta infrastruktūra” ir īpaši objekti un/vai iekārtas lidostā, kuras tehnisku, vides, izmaksu vai kapacitātes apsvērumu dēļ nevar dalīt vai pavairot un kuru pieejamība ir būtiska un nepieciešama turpmāku apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai;
- (h) “apakšuzņēmuma līgumu slēgšana” ir līguma noslēgšana starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju kā ģenerāluzņēmēju vai — izņēmuma kārtā — pašpakalpojumus veicošu lidostas izmantotāju un trešo personu, ko dēvē par “apakšuzņēmēju”, ja šāds līgums paredz, ka apakšuzņēmējam ir jāsniedz vienas vai vairāku kategoriju (vai apakškategoriju) apkalpošanas uz zemes pakalpojumi;
- (i) “apstiprinājums” ir apstiprinājums, ko kompetentā iestāde piešķir uzņēmumam apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai, kā noteikts apstiprinājumā;
- (j) “neatkarīgā uzraudzības iestāde” ir iestāde, kas minēta Direktīvas 2009/12/EK 11. pantā.

II nodaļa — Vispārīgas iepriekšējas prasības

3. pants

Lidostas vadības dienests

1. Ja lidostu vada un pārvalda nevis viens dienests, bet vairāki atsevišķi dienesti, katru no šādiem dienestiem šajā regulā uzskata par daļu no lidostas vadības dienesta.
2. Ja vairākām lidostām ir izveidots tikai viens vadības dienests, katru no šādām lidostām šajā regulā uzskata par atsevišķu lidostu.

4. pants
Lidostas izmantotāju komiteja

1. Katra attiecīgā lidosta izveido lidostas izmantotāju pārstāvju vai lidostas izmantotāju pārstāvības organizāciju pārstāvju komiteju (“lidostas izmantotāju komiteja”).
2. Visiem lidostas izmantotājiem ir tiesības piedalīties lidostas izmantotāju komitejas darbā vai — ja tie to vēlas — tiesības uz to, lai tos komitejā pārstāvētu šim nolūkam izraudzīta organizācija. Tomēr, ja tos pārstāv šāda organizācija, tā nesniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus attiecīgajā lidostā.
3. Lidostas izmantotāju komiteja rakstveidā izstrādā savu reglamentu, tostarp savus balsošanas noteikumus.

Balsošanas noteikumos iekļauj īpašus nosacījumus par to, kā lidostas izmantotāju komitejā izvairīties no interešu konflikta, ko var radīt tādu lidostas izmantotāju klātbūtne, kuri sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus attiecīgajā lidostā. Jo īpaši tad, ja ar lidostas izmantotāju komiteju apspriežas laikā, kad notiek atlases procedūra saskaņā ar 8. un 9. pantu, lidostas izmantotāji, kas iesniedz pieteikumu pilnvarojuma saņemšanai, lai varētu sniegt vienu vai vairākus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, nav tiesīgi balsot.

4. Balsu svērums lidostas izmantotāju komitejā ir tāds, ka
 - (a) neatkarīgi no gada satiksmes intensitātes, ko nodrošina atsevišķs lidostas izmantotājs lidostā, tā balsstiesības nepārsniedz 49 % no kopējā balsu skaita;
 - (b) pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju balsstiesības nepārsniedz vienu trešdaļu no kopējā balsu skaita.
5. Lidostas vadības dienests nodrošina lidostas izmantotāju komitejas sekretariātu.

Ja lidostas vadības dienests atsakās to darīt vai ja lidostas izmantotāju komiteja to neatzīst, lidostas vadības dienests izraugās citu struktūru, kas lidostas izmantotāju komitejai ir jāatzīst. Lidostas izmantotāju komitejas sekretariāts uztur to lidostas izmantotāju vai to pārstāvju sarakstu, kuri veido lidostas izmantotāju komiteju.
6. Lidostas izmantotāju komitejas sekretariāts glabā katras lidostas izmantotāju komitejas sanāksmes protokolus. Šādos protokolos patiesi atspoguļo katrā sanāksmē izteiktos viedokļus un balsošanas rezultātus.

III nodaļa — Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus atvēršana

1. IEDAĻA. PAŠPAKALPOJUMI

5. pants
Pašpakalpojumi

Visi lidostas izmantotāji var brīvi veikt pašpakalpojumus.

2. IEDAĻA. APKALPOŠANAS UZ ZEMES PAKALPOJUMI TREŠĀM PERSONĀM

6. pants

Apkalpošanas uz zemes pakalpojumi trešām personām

1. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem ir brīva piekļuve tirgum, lai varētu sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām jebkurā lidostā, kurā gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas.
2. Attiecībā uz 1. punktā minētajām lidostām dalībvalstis var ierobežot to pakalpojumu sniedzēju skaitu, kam atļauts sniegt šādu kategoriju apkalpošanas uz zemes pakalpojumus:
 - (a) bagāžas apstrāde;
 - (b) apkalpošana uz perona;
 - (c) nodrošināšana ar degvielu un eļļu;
 - (d) kravas un pasta apstrāde attiecībā uz ienākošas, izejošas vai tranzītā esošas kravas un pasta fizisko pārkraušanu starp lidostas terminālu un gaisa kuģi.

Tomēr dalībvalstis neierobežo šo skaitu līdz mazāk par diviem pakalpojumu sniedzējiem katrā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijā vai — attiecībā uz lidostām, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas — līdz mazāk par trim pakalpojumu sniedzējiem katrā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijā.

3. Lidostās, kurās pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots līdz diviem vai vairāk saskaņā ar šā panta 2. punktu vai 14. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu, vismaz vienu no pilnvarotajiem pakalpojumu sniedzējiem ne tieši, ne netieši nekontrolē:
 - (a) lidostas vadības dienests,
 - (b) kāds lidostas izmantotājs, kas pārvadājis vairāk nekā 25 % pasažieru vai kravas, kas reģistrēti lidostā gadā pirms tā gada, kad pakalpojumu sniedzēji izvēlēti,
 - (c) organizācija, kas tieši vai netieši kontrolē a) apakšpunktā minēto lidostas vadības dienestu vai b) apakšpunktā minēto lidostas izmantotāju, vai organizācija, pār kuru tiem ir tieša vai netieša kontrole.

Par kontroli uzskata tiesības, līgumus un jebkurus citus līdzekļus, kas atsevišķi vai kopā un ņemot vērā saistītos faktiskos vai juridiskos apsvērumus, dod iespēju izšķiroši ietekmēt pakalpojumu sniedzēju, kā to interpretējusi Eiropas Savienības Tiesa.

4. Ja pilnvaroto pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots atbilstoši 2. punktam, dalībvalstis nedrīkst lidostas izmantotājam, neatkarīgi no tā, kāda lidostas daļa tam ir atvēlēta, liegt attiecībā uz katru apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategoriju, kam piemēro ierobežojumus, izdarīt faktisku izvēli atbilstoši nosacījumiem, kas paredzēti 2. un 3. punktā, vismaz starp:
 - diviem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem vai

- trīs apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem tajās lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas.
5. Ja lidosta sasniedz vienu no šajā pantā noteiktajiem kravas satiksmes apjoma sliekšņiem, nesasniedzot atbilstošo pasažieru skaita sliekšni, šo regulu nepiemēro tām apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijām, kas attiecas vienīgi uz pasažieriem.
 6. Visas lidostas, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz trīs secīgus gadus ir bijusi ne mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas un kurās gada satiksmes intensitāte vēlāk kļūst mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas sliekšni, uztur savu tirgu atvērtu pakalpojumu nodrošinātājiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, vismaz pirmos trīs gadus pēc gada, kurā lidosta nav sasniegusi attiecīgo sliekšni.
 7. Visas lidostas, kurās gada satiksmes intensitāte trīs secīgus gadus ir bijusi ne mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas un kurās gada satiksmes intensitāte vēlāk kļūst mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas sliekšni, uztur savu tirgu atvērtu pakalpojumu nodrošinātājiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, vismaz pirmos trīs gadus pēc gada, kurā lidosta nav sasniegusi attiecīgo sliekšni.

7. pants

Pakalpojumu sniedzēju atlase

1. Pakalpojumu sniedzējus, kas ir pilnvaroti sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus lidostā, kurā to skaits ir ierobežots saskaņā ar 6. vai 14. pantu, atlasa saskaņā ar pārredzamu, atklātu un nediskriminējošu iepirkuma procedūru.
2. Iepirkumu veicošā iestāde ir:
 - (a) lidostas vadības dienests, ja tas:
 - nesniedz līdzīgus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus un
 - tam nav tiešas vai netiešas kontroles pār jebkuru uzņēmumu, kas šos pakalpojumus sniedz, un
 - tas nav iesaistīts nevienā šādā uzņēmumā;
 - (b) visos citos gadījumos — kompetenta iestāde, kas ir neatkarīga no lidostas vadības dienesta.
3. Lidostas izmantotāju komitejai nav piekļuves pretendentu sniegtajām ziņām nevienā no atlases procedūras kārtām. Lidostas vadības dienestam nav piekļuves pretendentu sniegtajām ziņām nevienā no atlases procedūras kārtām, ja tas nav iepirkumu veicošā iestāde.
4. Kad par to ir paziņots Komisijai, attiecīgā dalībvalsts iepirkuma specifikācijās var iekļaut sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas jāizpilda apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, attiecībā uz lidostām, kas apkalpo attālus reģionus vai jaunattīstības reģionus, kuri ir tās teritorijas daļa, ja pakalpojumu sniedzēji nevēlas sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus bez valsts atbalsta (t. i., ekskluzīvām tiesībām vai kompensācijas maksājumiem), bet ja šādas lidostas attiecīgajai dalībvalstij ir ļoti svarīgas no pieejamības viedokļa. Šis noteikums neskar ES valsts atbalsta noteikumus.

5. Izsludina uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, un to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
6. Iepirkumu veicošā iestāde veic pakalpojumu sniedzēju atlasī divās kārtās:
 - (a) kvalifikācijas procedūra, kurā pārbauda pretendentu piemērotību, un
 - (b) piešķiršanas procedūra, kurā izvēlas pilnvaroto(-s) pakalpojumu sniedzēju(-s).

8. pants *Kvalifikācijas procedūra*

1. Kvalifikācijas procedūrā iepirkumu veicošā iestāde pārliecinās, vai pretendenti atbilst vairākiem obligātajiem kritērijiem. Iepirkumu veicošā iestāde nosaka šādus obligātos kritērijus pēc apspriešanās ar lidostas izmantotāju komiteju un lidostas vadības dienestu, ja lidostas vadības dienests nav iepirkumu veicošā iestāde.
2. Obligātie kritēriji ietver šādus kritērijus:
 - (a) pretendentam ir derīgs apstiprinājums, kas izsniegts saskaņā ar IV nodaļu par apstiprināšanas procedūrām;
 - (b) pretendents apliecina savu spēju un rakstiski apņemas piemērot attiecīgos noteikumus un normas, tostarp piemērojamās darba tiesības, piemērojamos koplīgumus, profesionālās ētikas normas lidostā un kvalitātes prasības lidostā.
3. Iepirkumu veicošā iestāde atlasa pretendētus, kas atbilst kvalifikācijas procedūras kritērijiem.

9. pants *Piešķiršanas procedūra*

1. Piešķiršanas procedūrā iepirkumu veicošā iestāde izvēlas pakalpojumu sniedzēju no atlasītajiem pretendentiem un piešķir šādam pakalpojumu sniedzējam pilnvarojumu, pirms tam apspriežoties ar lidostas izmantotāju komiteju un lidostas vadības dienestu, ja lidostas vadības dienests nav iepirkumu veicošā iestāde.
2. Pakalpojumu sniedzēju pilnvarojuma piešķiršanai atlasa, salīdzinot pretendenta sniegtās ziņas attiecībā pret piešķiršanas kritēriju sarakstu. Piešķiršanas kritēriji ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši. Iepirkumu veicošā iestāde nosaka piešķiršanas kritērijus pēc apspriešanās ar lidostas izmantotāju komiteju un lidostas vadības dienestu, ja lidostas vadības dienests nav iepirkumu veicošā iestāde.
3. Piešķiršanas kritēriji ietver šādus kritērijus:
 - (a) uzņēmējdarbības plāna konsekvence un ticamība, kas novērtēta, pamatojoties uz izmaksu aprēķinu modeli;
 - (b) darbību kvalitātes līmenis, kas novērtēts, pamatojoties uz reprezentatīvu lidojumu grafiku, tostarp — attiecīgā gadījumā — personāla un aprīkojuma faktiskā izmantošana, bagāžas un kravas pēdējā pieņemšana, bagāžas un kravas piegādes laiki un maksimālais laiks, lai sagatavotos lidojumam;
 - (c) materiālo resursu atbilstība, ņemot vērā aprīkojuma pieejamību un aprīkojuma nekaitīgumu videi;
 - (d) cilvēkresursu atbilstība darbinieku pieredzes ziņā un apmācības/kvalifikācijas programmas atbilstība;

- (e) informācijas un komunikācijas tehnoloģiju kvalitāte;
 - (f) organizatoriskās plānošanas kvalitāte;
 - (g) ekoloģiskie raksturlielumi.
4. Piešķiršanas kritēriju relatīvo svērumu norāda uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus un attiecīgajos dokumentos. Katram piešķiršanas kritērijam piemēro atbilstošu punktu skaita diapazonu ar noteiktu maksimālo robežu. Iepirkumu veicošā iestāde var noteikt minimālo punktu skaitu, kas jāieģūst veiksmīgam pretendētājam attiecībā uz konkrētiem īpašiem piešķiršanas kritērijiem. Minimālā punktu skaita noteikšana ir nediskriminējoša un tiek skaidri norādīta uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus un attiecīgajos dokumentos. Iepirkumu veicošā iestāde nedrīkst atteikties no kāda piešķiršanas kritērija, pievienot citus vai sadalīt kritērijus, kas sākotnēji noteikti uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus.
 5. Pilnvarojumu sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus attiecīgajā lidostā piešķir pretendētājam, kas ieguvis vislielāko punktu skaitu, vienlaikus sasniedzot arī minimālo punktu skaitu, kas vajadzīgs attiecībā uz konkrētiem piešķiršanas kritērijiem.
 6. Ar lidostas izmantotājiem, kas pretendē uz iespēju sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām vai kas nodarbojas ar pašpakalpojumiem, piešķiršanas procedūrā neapspriežas.
 7. Iepirkumu veicošā iestāde nodrošina, ka lēmums par piešķiršanu un tā pieņemšanas iemesli tiek publiskoti.

10. pants

Atlases termiņš un darbības izbeigšana

1. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji tiek pilnvaroti vismaz uz septiņu gadu termiņu un ne vairāk kā uz desmit gadiem, ievērojot izņēmumus, kas noteikti 14. panta 1. punktā attiecībā uz pašpakalpojumu un trešām personām sniegto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus atvēršanu. Precīzu termiņu, uz kuru pilnvaro pakalpojumu sniedzējus, un darbības uzsākšanas dienu skaidri norāda uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus.
2. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs sāk sniegt pakalpojumus viena mēneša laikā no sākuma dienas, kas norādīta uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus. Pienācīgi pamatotos gadījumos iepirkumu veicošā iestāde pēc apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja lūguma un pēc apspriešanās ar lidostas izmantotāju komiteju var pagarināt šo termiņu par ne vairāk kā sešiem mēnešiem. Pēc šā termiņa beigām pilnvarojums pārstāj būt spēkā.
3. Iepirkumu veicošā iestāde gatavojas pilnvarojuma termiņa beigām un nodrošina, lai ikviens pakalpojumu sniedzējs, kas tiek atlasīts pēc jauna uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus, būtu pilnvarots sākt darbību nākamajā dienā pēc iepriekš atlasītā(-o) pakalpojumu sniedzēja(-u) pilnvarojuma termiņa pēdējās dienas.
4. Ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs izbeidz darbību pirms tā termiņa beigām, uz kuru tas pilnvarots, pakalpojumu sniedzēju aizstāj, pamatojoties uz atlases procedūru, kas izklāstīta 7., 8., 9. un šajā pantā. Ikviens pakalpojumu sniedzējs, kas izbeidz darbību, par savu ieceri izbeigt darbību informē attiecīgo iepirkumu veicošo iestādi pietiekami savlaicīgi un vismaz sešus mēnešus iepriekš, pirms tas pamet lidostu. Ja pakalpojumu sniedzējs neinformē iepirkumu veicošo

iestādi pietiekami savlaicīgi, tam var piemērot finansiālas sankcijas, ja vien pakalpojumu sniedzējs nevar pierādīt *force majeure* apstākļu esību.

5. Ja pakalpojumu sniedzējs izbeidz darbību pirms tā termiņa beigām, uz kuru tas pilnvarots, un nenodrošina iepirkumu veicošajai iestādei pietiekamu laiku, lai tā varētu atlasīt jaunu pakalpojumu sniedzēju, pirms tas pamet lidostu, un ja tādējādi tiek radīts pagaidu monopols attiecībā uz konkrētiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem attiecīgajā lidostā, dalībvalsts uz ierobežotu termiņu, kas nepārsniedz desmit mēnešus, pilnvaro kādu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai attiecīgajā lidostā, neizmantojot 7., 8., 9. un šajā pantā noteikto atlases procedūru.

Ja dalībvalstij neizdodas atrast apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju šim ierobežotajam termiņam, tā regulē to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu cenas, attiecībā uz kuriem pastāv pagaidu monopols, līdz nākamais pakalpojumu sniedzējs sāk sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus attiecīgajā lidostā.

6. Iepirkumu veicošā iestāde informē lidostas izmantotāju komiteju un, attiecīgā gadījumā, lidostas vadības dienestu par lēmumiem, kas pieņemti atbilstoši 7., 8., 9. un šim pantam.
7. Šīs regulas 7., 8., 9. panta, kā arī šā panta noteikumus nepiemēro tādu valsts līgumu slēgšanas tiesību un koncesiju piešķiršanai, kuras reglamentē atšķirīgi Savienības tiesību aktu noteikumi.

11. pants

Lidostas vadības dienests kā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs

1. Ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots saskaņā ar 6. pantu, lidostas vadības dienests pats var sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, tam nepiemērojot 7. līdz 10. pantā noteikto atlases procedūru. Līdzīgi tas var, neievērojot minēto procedūru, pilnvarot kādu uzņēmumu sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus attiecīgajā lidostā:
 - (a) ja tas tieši vai netieši kontrolē attiecīgo uzņēmumu vai
 - (b) ja uzņēmums tieši vai netieši kontrolē to.
2. Ja lidostas vadības dienests, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus saskaņā ar 1. punktu, vairs neatbilst 1. punkta nosacījumiem, šāds pakalpojumu sniedzējs var turpināt sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus piecus gadus, tam nepiemērojot 7. līdz 10. pantā noteikto atlases procedūru. Minētā piecu gadu termiņa beigās pakalpojumu sniedzējs informē atbilstošo iepirkumu veicošo iestādi pietiekami savlaicīgi un vismaz sešus mēnešus pirms šā piecu gadu termiņa beigām. Ja pakalpojumu sniedzējs neinformē iepirkumu veicošo iestādi pietiekami savlaicīgi, tam var piemērot finansiālas sankcijas, ja vien pakalpojumu sniedzējs nevar pierādīt *force majeure* apstākļu esību. Ja pakalpojumu sniedzējs izbeidz darbību pirms minētā piecu gadu termiņa beigām, piemēro 10. panta 4. un 5. punktu.

12. pants

Darbinieku tiesību aizsardzība gadījumā, kad notiek personāla pārceļšana, attiecībā uz pakalpojumiem, kuriem piemēro tirgus pieejamības ierobežojumus

1. Šo pantu piemēro tikai tiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem attiecīgā dalībvalsts ir ierobežojusi pakalpojumu sniedzēju skaitu saskaņā ar 6. vai 14. pantu.
2. Ja pēc 7. līdz 10. pantā noteiktās atlases procedūras 1. punktā minētais apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs zaudē savu pilnvarojumu sniegt minētos pakalpojumus, dalībvalstis var pieprasīt, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs(-i), kas pēc tam sniedz šos pakalpojumus, piešķirtu personālam, kas iepriekš nolīgts minēto pakalpojumu veikšanai, tādas tiesības, kādas tam būtu bijušas, ja būtu notikusi pārceļšana saskaņā ar Padomes Direktīvu 2001/23/EK¹⁷.
3. Dalībvalstis ierobežo 2. punktā noteikto prasību, attiecinot to uz tiem iepriekšējā pakalpojumu sniedzēja darbiniekiem, kas iesaistīti tādu pakalpojumu sniegšanā, attiecībā uz kuriem iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs zaudējis pilnvarojumu, un kas brīvprātīgi piekrīt, ka tos pārņem jaunais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i).
4. Dalībvalstis ierobežo 2. punktā noteikto prasību tā, lai tā būtu samērīga ar nākamajam(-iem) pakalpojumu sniedzējam(-iem) nodotās darbības faktisko apjomu.
5. Ja dalībvalsts piemēro 2. punktā noteikto prasību, 7. līdz 10. pantā noteiktās atlases procedūras iepirkuma dokumentos norāda attiecīgo personālu un iekļauj attiecīgas ziņas par darbinieku līgumtiesībām un nosacījumiem, saskaņā ar kuriem darbinieki tiek uzskatīti par saistītiem ar attiecīgajiem pakalpojumiem.
6. Ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs izbeidz sniegt lidostas izmantotājam apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, kuri veido nozīmīgu daļu no šā pakalpojumu sniedzēja nodrošinātās apkalpošanas uz zemes, gadījumos, uz kuriem neattiecas 2. punkts, vai ja lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus, nolēm izbeigt pašpakalpojumu veikšanu, dalībvalstis var pieprasīt, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs(-i) vai lidostas izmantotājs, kas pēc tam nodrošina šos apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, piešķirtu personālam, kas iepriekš nolīgts minēto pakalpojumu veikšanai, tādas tiesības, kādas tam būtu bijušas, ja būtu notikusi pārceļšana saskaņā ar Padomes Direktīvu 2001/23/EK.
7. Dalībvalstis ierobežo 6. punktā noteikto prasību, attiecinot to uz tiem iepriekšējā pakalpojumu sniedzēja darbiniekiem, kas iesaistīti to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā, kurus iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs izbeidz sniegt, un kas brīvprātīgi piekrīt, ka tos pārņem jaunais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i) vai lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus.
8. Dalībvalstis ierobežo 6. punktā noteikto prasību, attiecinot to uz tiem pašpakalpojumus veicošā lidostas izmantotāja darbiniekiem, kas iesaistīti to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā, kuru veikšanu pašpakalpojumus veicošais lidostas izmantotājs nolēm izbeigt, un kas brīvprātīgi piekrīt, ka tos pārņem jaunais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i) vai lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus

¹⁷ Padomes 2001. gada 12. marta Direktīva 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmēj sabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmēj sabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā, OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.

9. Dalībvalstis ierobežo 6. punktā noteikto prasību proporcionāli darbības apjomam, kas faktiski nodots citam pakalpojumu sniedzējam vai lidostas izmantotājam, kas veic pašpakalpojumus.
10. Dalībvalstis var uzticēt pārvaldību un darba izpildi attiecīgā līmenī, atrunātā līgumā nosakot praktiskus pasākumus šā panta īstenošanai.
11. Dalībvalsts informē Komisiju par visiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo pantu.

13. pants
Lidostas uz salām

Izvēloties apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējus lidostā, kā paredzēts 7. līdz 10. pantā, dalībvalsts var paplašināt sabiedrisko pakalpojumu saistības, ietverot citas lidostas attiecīgajā dalībvalstī, ar nosacījumu, ka

- (a) šīs lidostas atrodas uz salām tajā pašā ģeogrāfiskajā reģionā un
- (b) katras šādas lidostas satiksmes intensitāte nav mazāka par 100 000 pasažieru gadā,
- (c) un šādu paplašināšanu apstiprina Komisija.

Lēmums par paplašināšanas apstiprināšanu ir īstenošanas akts, ko pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru. Šis noteikums neskar ES valsts atbalsta noteikumus.

**3. IEDAĻA. IZŅĒMUMI ATTIECĪBĀ UZ PAŠPAKALPOJUMIEM UN APKALPOŠANAS
UZ ZEMES PAKALPOJUMIEM TREŠĀM PERSONĀM**

14. pants
Izņēmumi

1. Ja kādā lidostā tādu pieejamās platības vai kapacitātes ierobežojumu dēļ, kas izriet jo īpaši no pārslogotības un platības izmantošanas intensitātes, ir neiespējami atvērt tirgu un/vai īstenot pašpakalpojumu veikšanu šajā regulā paredzētajā līmenī, attiecīgā dalībvalsts var nolemt:
 - (a) ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu vienā vai vairākās apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategorijās, izņemot 6. panta 2. punktā minētās kategorijas, līdz ne mazāk kā diviem pakalpojumu sniedzējiem visā lidostā vai kādā tās daļā, tādā gadījumā piemērojot 6. panta 3. punktu;
 - (b) atļaut vienam pakalpojumu sniedzējam sniegt vienas vai vairāku 6. panta 2. punktā minēto kategoriju apkalpošanas uz zemes pakalpojumus lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte ir ne mazāka kā 2 miljoni pasažieru vai 50 000 tonnu kravas gadā;
 - (c) atļaut vienam vai diviem pakalpojumu sniedzējiem sniegt vienas vai vairāku 6. panta 2. punktā minēto kategoriju apkalpošanas uz zemes pakalpojumus lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte ir ne mazāka kā 5 miljoni pasažieru vai 100 000 tonnu kravas gadā, un tādā gadījumā attiecībā uz ierobežojumu līdz diviem pakalpojumu sniedzējiem piemēro 6. panta 3. punktu;
 - (d) atļaut veikt 5. pantā minētos pašpakalpojumus tikai ierobežotam lidostas izmantotāju skaitam, ar nosacījumu, ka šos izmantotājus izvēlas, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

2. Saistībā ar visiem 1. punktā minētajiem izņēmumiem:
 - (a) norāda apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kategoriju vai kategorijas, attiecībā uz kurām tiek piešķirts izņēmums, kā arī īpašos pieejamās platības vai kapacitātes ierobežojumus, kas to pamato;
 - (b) pievieno atbilstīgu pasākumu plānu šo ierobežojumu novēršanai.
3. Izņēmumi:
 - (a) nekropļo konkurenci starp apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un/vai lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus;
 - (b) nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs.
4. Dalībvalstis paziņo Komisijai jebkurus izņēmumus, ko tās ir iecerējušas piešķirt atbilstoši 1. punktam, kā arī to piešķiršanas pamatojumu vismaz sešus mēnešus pirms to stāšanās spēkā.
5. Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* to izņēmumu piešķiršanas lēmumu apkopojumu, kas tai ir paziņoti, un aicina ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus.
6. Komisija rūpīgi izskata dalībvalstu paziņotos lēmumus par izņēmumiem. Šajā nolūkā Komisija sīki analizē situāciju un izvērtē dalībvalsts paziņotos attiecīgos pasākumus, lai pārbaudītu, vai minētie ierobežojumi pastāv un vai ir neiespējami atvērt tirgu un/vai īstenot pašpakalpojumus šajā regulā paredzētajā līmenī.
7. Pēc šādas izskatīšanas un pēc apspriešanās ar attiecīgo dalībvalsti Komisija var apstiprināt dalībvalsts lēmumu vai iebilst pret to, ja tā uzskata, ka norādīto ierobežojumu esība nav pierādīta vai ka tie ir nepietiekami, lai pamatotu izņēmumu. Pēc apspriešanās ar attiecīgo dalībvalsti Komisija var arī prasīt dalībvalstij, lai tā grozītu izņēmuma apjomu vai piemērotu to tikai tām lidostas daļām, attiecībā uz kurām norādīto ierobežojumu esība ir pierādīta.
8. Komisija lēmumu pieņem ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc dalībvalsts pilna paziņojuma iesniegšanas, un to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
9. Šā panta 7. un 8. punktā minētos īstenošanas lēmumus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.
10. Izņēmumi, ko dalībvalstis piešķir atbilstoši 1. punktam, nedrīkst pārsniegt trīs gadu termiņu, izņemot izņēmumus, ko piešķir atbilstoši 1. punkta b) un c) apakšpunktam. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms minētā termiņa beigām dalībvalsts pieņem jaunu lēmumu par katru izņēmuma piešķiršanas pieprasījumu, kam piemēro arī šā panta noteikumus.
11. Izņēmumi, ko dalībvalstis piešķir atbilstoši 1. punkta b) un c) apakšpunktam, nedrīkst pārsniegt divu gadu termiņu. Tomēr dalībvalsts drīkst saskaņā ar 1. punktā minētajiem apsvērumiem prasīt minētā termiņa vienreizēju pagarināšanu par diviem gadiem. Komisija lemj par šādu prasību. Īstenošanas lēmumu pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

15. pants

Apspriešanās ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem

Lidostas vadības dienests organizē procedūru, saskaņā ar kuru apspriežas par šīs regulas piemērošanu un kurā piedalās pats lidostas vadības dienests, lidostas izmantotāju komiteja un

uzņēmumi, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus. Šādā apspriešanā *inter alia* pārrunā to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu cenu, attiecībā uz kuriem piešķirts izņēmums atbilstoši 14. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktam, un minēto pakalpojumu sniegšanas organizāciju. Apspriešanās sanāksmi organizē vismaz reizi gadā. Lidostas vadības dienests sanāksmes norisi reģistrē protokolā, ko nosūta Komisijai pēc tās pieprasījuma.

IV nodaļa — Apstiprināšanas procedūras

16. pants

Prasība iegūt atbilstošu apstiprinājumu, ko atzīst visās ES dalībvalstīs

1. Lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz trīs secīgus gadus nav bijusi mazāka kā 2 miljoni pasažieru vai 50 000 tonnu kravas, nevienam uzņēmumam nav atļauts sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus ne kā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējam, ne kā izmantotājam, kas veic pašpakalpojumus, ja tam nav piešķirts atbilstošs apstiprinājums. Uzņēmums, kas atbilst šīs nodaļas prasībām, ir tiesīgs saņemt apstiprinājumu.
2. Katra dalībvalsts izraugās kompetentu iestādi (“apstiprinātāju iestādi”), kas ir neatkarīga no jebkura lidostas vadības dienesta un kas atbild par apstiprinājumu piešķiršanu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai.
3. Apstiprinātāja iestāde nepiešķir apstiprinājumus un nepatur tos spēkā, ja nav izpildīta kāda no šīs nodaļas prasībām.

17. pants

Nosacījumi apstiprinājuma piešķiršanai

1. Dalībvalsts apstiprinātāja iestāde piešķir uzņēmumam apstiprinājumu, ja
 - (a) tas ir nodibināts un reģistrēts dalībvalstī;
 - (b) uzņēmuma struktūra ļauj apstiprinātājai iestādei īstenot šīs nodaļas noteikumus;
 - (c) tas atbilst 18. pantā norādītajiem finansiālajiem nosacījumiem;
 - (d) tas atbilst 19. pantā noteiktajam labas reputācijas apliecinājumam;
 - (e) tas atbilst 20. pantā noteiktajai personāla kvalifikācijas prasībai;
 - (f) tas atbilst 21. pantā noteiktajām prasībām attiecībā uz ekspluatācijas rokasgrāmatu;
 - (g) tas atbilst 22. pantā noteiktajām apdrošināšanas prasībām.
2. Šā panta 1. punkta a), c) un d) apakšpunktu nepiemēro pašpakalpojumus veicošiem lidostas izmantotājiem, kas nesniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām. Lidostas izmantotājiem, kam izsniegts apstiprinājums pašpakalpojumu veikšanai, nav atļauts sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, pamatojoties uz šādu apstiprinājumu.
3. Uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai vai ir saņēmis apstiprinājumu, ievēro visu to dalībvalstu noteikumus par sociālo aizsardzību, vides aizsardzību un lidostu drošību, kurās tas darbojas.

18. pants
Finansiālie nosacījumi apstiprinājuma saņemšanai

1. Uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, nav pakļauts maksātnespējas vai tamlīdzīgai procedūrai vai bankrota procedūrai.
2. Apstiprinātāja iestāde rūpīgi novērtē, vai uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, var pierādīt, ka
 - (a) tas 24 mēnešos no darbības uzsākšanas jebkurā laikā spēj izpildīt savas faktiskās un iespējamās saistības, kas noteiktas saskaņā ar reālistiskiem pieņēmumiem, un
 - (b) tas pirmos trīs darbības mēnešus, neņemot vērā ienākumus no tā darbības, spēj segt savas nemainīgās un pamatdarbības izmaksas, kas atbilst tā uzņēmējdarbības plānam un ir noteiktas saskaņā ar reālistiskiem pieņēmumiem.
3. Šā panta 1. punktā minētā novērtējuma nolūkā katrs pretendents iesniedz savus revidētos pārskatus par diviem iepriekšējiem finanšu gadiem.
4. Šā panta 2. punktā minētā novērtējuma nolūkā katrs pretendents iesniedz uzņēmējdarbības plānu vismaz par pirmajiem trīs darbības gadiem. Uzņēmējdarbības plānā sīki izklāsta arī pretendenta finansiālās saiknes ar jebkādu citu komercdarbību, kurā pretendents ir iesaistīts tieši vai ar citu saistītu uzņēmumu starpniecību. Pretendents arī iesniedz visu svarīgo informāciju, jo īpaši šādus datus:
 - (a) plānoto bilanci, iekļaujot peļņas un zaudējumu aprēķinu, par nākamajiem trīs gadiem;
 - (b) plānotās naudas plūsmas pārskatus un likviditātes plānus par pirmajiem trīs darbības gadiem;
 - (c) sīkas ziņas par aprīkojuma pirkšanas/nomas finansēšanu, nomas gadījumā iekļaujot katra līguma noteikumus un nosacījumus, ja piemērojams.

19. pants
Labas reputācijas apliecinājums

1. Uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, iesniedz apliecinājumu par to, ka tas pēdējā gadā ir samaksājis nodokļus un sociālā nodrošinājuma iemaksas dalībvalstīs, kurās tas veic darbību, vai — ja tas Savienībā darbību neveic — tā izcelsmes valstī.
2. Uzņēmums arī iesniedz apliecinājumu par to, ka personām, kas nepārtraukti un faktiski pārvaldīs uzņēmuma darbību, ir laba reputācija vai ka tās nav atzītas par bankrotējušām. Apstiprinātāja iestāde kā pietiekamu apliecinājumu attiecībā uz dalībvalstu pilsoņiem atzīst uzrādītos dokumentus, ko izsniegušas kompetentās iestādes dalībvalstī, kurā uzņēmums ir nodibināts un reģistrēts, vai dalībvalstī, kurā ir personas pastāvīgā dzīvesvieta, un kas apliecina, ka minētās prasības ir ievērotas.
3. Ja dalībvalsts, kurā uzņēmums ir nodibināts un reģistrēts, vai dalībvalsts, kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta, neizsniedz 2. punktā minētos dokumentus, šādus dokumentus aizstāj ar zvērestu vai — dalībvalstīs, kurās nav noteikumu par zvērestu, — ar svinīgu solījumu, ko attiecīgā persona dod kompetentai tiesas vai administratīvajai iestādei, vai — attiecīgā gadījumā — notāram vai kvalificētai profesionālai organizācijai dalībvalstī, kurā uzņēmums ir nodibināts un reģistrēts, vai

dalībvalstī, kurā ir attiecīgās personas pastāvīgā dzīvesvieta. Šāda iestāde, notārs vai kvalificēta profesionāla organizācija izsniedz apliecinājumu par zvēresta vai svinīgās deklarācijas autentiskumu.

20. pants

Personāla kvalifikācija

Uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, pierāda, ka tā darbiniekiem ir kvalifikācija, profesionālā pieredze un darba stāžs, kas nepieciešams tās darbības veikšanai, par kuru tas iesniedz pieteikumu.

21. pants

Ekspluatācijas rokasgrāmata

Uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, iesniedz ekspluatācijas rokasgrāmatu attiecībā uz konkrētajām darbībām, kurā ietverta šāda informācija:

- (a) organizācijas shēma, vadības personāls, atbildības un pienākumu apraksts, pārskatatbildība;
- (b) spēja efektīvi darboties lidostā;
- (c) aprīkojuma politika;
- (d) kvalifikācijas prasības personālam, kā arī atbilstošās apmācības prasības un mācību plāns;
- (e) drošuma un kvalitātes pārvaldības procedūras;
- (f) standarta darbības procedūras, tostarp koordinācija ar lidostas izmantotājiem un lidostas vadības dienestiem, ar konkrētiem klientiem saistītu darbību un īpašu darbības procedūru koordinācija;
- (g) politika reaģēšanai ārkārtas gadījumos;
- (h) drošības pārvaldības procedūras.

22. pants

Apdrošināšanas prasības

1. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un lidostas izmantotāju, kas veic pašpakalpojumus Savienībā, atbildību apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā apdrošina attiecībā uz zaudējumiem, kuri tiek radīti dalībvalsts teritorijā un par kuriem ir tiesības saņemt kompensāciju.
2. Komisija ir pilnvarota noteikt sīkāku kārtību attiecībā uz apdrošināšanas prasībām un minimālajām summām, pieņemot deleģētu aktu saskaņā ar 42. pantu.

23. pants

Apstiprinājuma spēkā esība

1. Apstiprinājums ir spēkā piecus gadus.
2. Apstiprinājums ir spēkā attiecībā uz tajā norādītajām pakalpojumu kategorijām un/vai apakškategorijām.

3. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs vienmēr spēj pēc pieprasījuma pierādīt kompetentajai apstiprinātājai iestādei, ka tas atbilst visām šīs nodaļas prasībām.
4. Apstiprinātāja iestāde uzrauga atbilstību šīs nodaļas prasībām. Tā noteikti pārbauda atbilstību minētajām prasībām šādos gadījumos:
 - (a) kad ir aizdomas par iespējamu problēmu, vai
 - (b) pēc citas dalībvalsts apstiprinātājas iestādes pieprasījuma, vai
 - (c) pēc Komisijas pieprasījuma.
5. Apstiprinājumu atkārtoti izskata jauna apstiprinājuma saņemšanai, ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu uzņēmums:
 - (a) divpadsmit mēnešos pēc apstiprinājuma piešķiršanas nav uzsācis darbību vai
 - (b) ir pārtraucis darbību uz vairāk nekā divpadsmit mēnešiem.
6. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu uzņēmums informē apstiprinātāju iestādi:
 - (a) iepriekš par jebkurām būtiskām izmaiņām tā darbības apjomā;
 - (b) gadījumā, ja pret to tiek ierosināta maksātnespējas procedūra.

24. pants

Apstiprinājuma atsaukšana

1. Apstiprinātāja iestāde var jebkurā laikā atsaukt apstiprinājumu, ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs vai lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus, paša vainas dēļ neatbilst šīs nodaļas kritērijiem. Atsaukšanas iemeslus paziņo attiecīgajam pakalpojumu sniedzējam vai pašpakalpojumus veicošajam lidostas izmantotājam, kā arī apstiprinātājām iestādēm pārējās dalībvalstīs.
2. Apstiprinātāja iestāde atsauc apstiprinājumu, ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs apzināti vai neapdomīgi sniedz apstiprinātājai iestādei nepatiesu informāciju par kādu svarīgu jautājumu.

25. pants

Lēmumi par apstiprinājumiem

1. Lēmumu par pieteikumu apstiprinātāja iestāde pieņem pēc iespējas drīzāk un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad iesniegta visa nepieciešamā informācija, ņemot vērā visus pieejamos pierādījumus. Lēmumu paziņo pieteikuma iesniedzējam un apstiprinātājām iestādēm pārējās dalībvalstīs. Atteikumā norāda tā iemeslus.
2. Apstiprinājumu var nepiešķirt tikai tad, ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs vai lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus, paša vainas dēļ neatbilst šajā nodaļā noteiktajiem kritērijiem.
3. Apstiprinātāja iestāde publisko apstiprinājumu piešķiršanas un atsaukšanas kārtību un informē par to Komisiju.

26. pants

Apstiprinājumu savstarpēja atzīšana

Apstiprinājums, kas izsniegts dalībvalstī saskaņā ar šo nodaļu, ļauj uzņēmumam sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus kā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējam vai

kā lidostas izmantotājam, kas veic pašpakalpojumus, visās dalībvalstīs, ievērojot apstiprinājumā paredzētos nosacījumus un neskarot tirgus pieejamības ierobežojumus saskaņā ar 6. un 14. pantu.

V nodaļa — Lidostas un centralizētās infrastruktūras vadības dienestu pienākums

27. pants

Piekļuve centralizētām infrastruktūrām un objektiem

1. Šo pantu piemēro tikai tām lidostām, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas.
2. Lidostas vadības dienests publicē lidostā esošo centralizēto infrastruktūru sarakstu.
3. Centralizēto infrastruktūru pārvaldību var uzticēt lidostas vadības dienestam vai citai iestādei, kas var noteikt, ka apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, ir obligāti jāizmanto šīs infrastruktūras. Šādu infrastruktūru pārvaldību īsteno pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši.
4. Lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kas kontrolē lidostas vadības dienestu, objektīvi un pēc apspriešanās ar lidostas izmantotāju komiteju un uzņēmumiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, lemj par infrastruktūrām, kas ir jācentralizē. Lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kas kontrolē lidostas vadības dienestu, nodrošina, lai visas infrastruktūras vai objekti, uz kuriem attiecas “centralizētas infrastruktūras” definīcija, tiktu apzīmēti kā tādi un lai attiecībā uz šādām infrastruktūrām vai objektiem tiktu ievērotas šajā nodaļā noteiktās prasības.
5. Ja lidostas izmantotāju komiteja nepiekrīt lidostas vadības dienesta lēmumam centralizēt vai necentralizēt infrastruktūru vai centralizācijas apjomam, tā var lūgt attiecīgās dalībvalsts neatkarīgo uzraudzības iestādi izlemt, vai konkrētā infrastruktūra ir jācentralizē un līdz kādam apjomam.
6. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, ir brīva piekļuve lidostas infrastruktūrām, centralizētām infrastruktūrām un lidostas objektiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu veikt savu darbību. Lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienests, vai, attiecīgā gadījumā, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kas kontrolē lidostas vadības dienestu vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienestu, var šādai piekļuvei piemērot nosacījumus, kas ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši.
7. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem pieejamo platību lidostā sadala starp dažādajiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, tostarp jaunienācējiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu īstenot savas tiesības un lai būtu iespējama faktiskā un godīga konkurence, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem noteikumiem un kritērijiem.

8. Ja lēmums par centralizētās infrastruktūras darbības jomu tiek iesniegts neatkarīgajai uzraudzības iestādei atbilstoši šā panta 5. punktam, piemēro Direktīvas 2009/12/EK 6. pantā noteikto procedūru.

28. pants

Maksa par centralizētām infrastruktūrām un objektiem

1. Šo pantu piemēro tikai tām lidostām, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas.
2. Ja par centralizētās infrastruktūras vai lidostas objektu izmantošanu piemēro maksu, lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienests nodrošina, lai maksas apmērs tiktu noteikts, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.
3. Lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienests ir tiesīgs atgūt savas izmaksas un gūt pamatotu peļņu no aktīviem, pamatojoties uz iekasēto maksu. Maksa ir atlīdzība par pakalpojumu.
4. Jebkura veida maksu, kas minēta 1. punktā, nosaka individuālās lidostas līmenī pēc apspriešanās ar lidostas izmantotāju komiteju un uzņēmumiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus lidostā. Lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienests katru gadu sniedz lidostas izmantotāju komitejai un uzņēmumiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus lidostā, informāciju par komponentiem, pamatojoties uz kuriem tiek noteikta maksa. Informācijā iekļauj vismaz:
 - (a) to dažādu pakalpojumu un infrastruktūras sarakstu, kurus nodrošina par maksu;
 - (b) maksas noteikšanas metodoloģiju;
 - (c) vispārējo izmaksu struktūru attiecībā uz aprīkojumu un pakalpojumiem, uz ko attiecas maksa;
 - (d) ieņēmumus no dažādiem maksas veidiem, to pakalpojumu kopējās izmaksas, uz kuriem šāda maksa attiecas, un peļņu no aktīviem;
 - (e) jebkādu valsts iestāžu finansējumu aprīkojumam un pakalpojumiem, uz ko attiecas maksa;
 - (f) jebkuru būtisku ierosināto ieguldījumu paredzamo ietekmi uz lidostas kapacitāti.
5. Lidostas vadības dienests publicē maksas apmēru, tostarp sīki izstrādātu sniegto pakalpojumu sarakstu, lai pierādītu, ka jebkuru maksu, kas iekasēta par centralizētu infrastruktūru nodrošināšanu, par platību apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai un par svarīgiem pakalpojumiem, kas saistīti ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu, izmanto vienīgi, lai pilnībā vai daļēji atgūtu visas saistītās izmaksas. Attiecīgā gadījumā centralizētās infrastruktūras vadības dienests paziņo lidostas vadības dienestam maksas apmēru, tostarp sīki izstrādātu sniegto pakalpojumu sarakstu.
6. Ja lidostas izmantotāju komiteja nepiekrīt lidostas vadības dienesta vai, attiecīgā gadījumā, centralizētās infrastruktūras vadības dienesta noteiktajai maksai, tā var lūgt attiecīgās dalībvalsts neatkarīgo uzraudzības iestādi izlemt par maksas apmēru.

7. Ja lēmums par maksas apmēriem tiek iesniegts neatkarīgajai uzraudzības iestādei atbilstoši šā panta 6. punktam, piemēro Direktīvas 2009/12/EK 6. pantā noteikto procedūru.

29. pants
Juridiska nošķiršana

1. Lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējo trīs gadu laikā nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas, lidostas vadības dienests vai centralizētās infrastruktūras vadības dienests, ja tas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, izveido atsevišķu juridisku personu šādu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai.
Šāda juridiska persona tās juridiskās formas, organizācijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras struktūras, kas saistīta ar lidostas infrastruktūras pārvaldību, ja lidostas vadības dienests sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, un no jebkuras struktūras, kas saistīta ar centralizētu infrastruktūru, ja centralizētās infrastruktūras vadības dienests sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām.
2. Lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējo trīs gadu laikā nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas, personas, kas ir atbildīgas par lidostas infrastruktūras pārvaldību vai centralizētās infrastruktūras pārvaldību, nedrīkst ne tieši, ne netieši piedalīties tā neatkarīgā uzņēmuma struktūrās, kurš sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus.
3. Juridiskā persona, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, kā minēts 1. punktā, nedrīkst saņemt finansiālas šķērssubsīdijas no aeronavigācijas darbībām, kas saistītas ar lidostas infrastruktūras pārvaldību, gadījumā, kad lidostas vadības dienests sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, vai no aeronavigācijas darbībām, kas saistītas ar centralizētas infrastruktūras pārvaldību, gadījumā, kad centralizētās infrastruktūras vadības dienests sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, ja šādas šķērssubsīdijas ļautu juridiskajai personai, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, samazināt maksu, ko tā iekasē no trešām personām par saviem apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem.
4. Šajā pantā lidostas vadības dienesta “aeronavigācijas darbības” ir jebkura darbība, ko lidostas vadības dienests veic savā attiecīgajā lidostā un kas ir saistīta ar pakalpojumu vai infrastruktūru nodrošināšanu lidostas izmantotājiem, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem to gaisa transporta darbībās vai aviopasažieriem, kuri izmanto lidostu, piemēram, lidostas nodevu iekasēšana, infrastruktūru un objektu piešķiršana, drošības un drošuma pasākumi lidostā. Ar aeronavigāciju nesaistītas darbības ir darbības ar nekustamo īpašumu vai jebkuras darbības citā nozarē, kas nav gaisa transports.
5. Noslēdzot katru finanšu gadu, neatkarīgs revidents izvērtē situāciju un publiski paziņo, ka šāda finansiāla šķērssubsidēšana nav notikusi. Ja juridiskā persona, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, saņem šķērssubsīdijas no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigācijas darbībām, struktūra, kas pārvalda lidostas infrastruktūru, vai struktūra, kas pārvalda centralizēto infrastruktūru, pierāda, ka tas ir saskaņā ar 3. punktu.

VI nodaļa — Darbību un kvalitātes koordinācija

30. pants

Lidostas vadības dienesta nozīme apkalpošanas uz zemes pakalpojumu koordinācijā

1. Lidostas vadības dienests ir atbildīgs par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pienācīgu koordināciju savā lidostā. Lidostas vadības dienests kā virszemes darbību koordinators jo īpaši nodrošina, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju darbības atbilstu lidostas profesionālās ētikas normām, kas noteiktas 31. pantā.
2. Turklāt lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz trīs secīgus gadus nav bijusi mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas:
 - (a) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju darbības atbilst 32. pantā noteiktajiem obligātajiem kvalitātes standartiem;
 - (b) lidostas vadības dienests nodrošina, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju darbības tiktu koordinētas, izmantojot kopīgas lēmumu pieņemšanas mehānismu un atbilstošu ārkārtas rīcības plānu.
3. Šā panta noteikumi neskar ES konkurences noteikumus.
4. Lidostas vadības dienests iesniedz Eirokontroles Darbības izvērtēšanas iestādei gada ziņojumu par 2. punktā noteikto pasākumu piemērošanu. Darbības izvērtēšanas iestāde iesniedz konsolidētu ziņojumu Komisijai.
5. Lidostas vadības dienests informē valsts apstiprinātāju iestādi par ikvienu problēmu savā lidostā saistībā ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem vai lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus.

31. pants

Profesionālās ētikas normas

1. Šajā pantā “profesionālās ētikas normas” ietver jebkurus noteikumus, ko definējis lidostas vadības dienests, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kura kontrolē lidostu, lai nodrošinātu tās pienācīgu darbību.
2. Lidostas vadības dienests, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kura kontrolē lidostu, var noteikt profesionālās ētikas normas.
3. Profesionālās ētikas normas atbilst šādiem principiem:
 - (a) tās nediskriminējoši piemēro dažādajiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem;
 - (b) tās ir saistītas ar iecerēto mērķi;
 - (c) tās nedrīkst praksē mazināt piekļuvi tirgum vai pašpakalpojumu veikšanas brīvību vairāk, nekā tas paredzēts šajā regulā.
4. Dalībvalsts attiecīgā gadījumā pēc lidostas vadības dienesta priekšlikuma var:
 - (a) aizliegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējam vai lidostas izmantotājam, kas veic pašpakalpojumus, sniegt apkalpošanas uz zemes

pakalpojumus vai veikt pašpakalpojumus, ja attiecīgais pakalpojumu sniedzējs vai izmantotājs neievēro profesionālās ētikas normas;

- (b) pieprasīt, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji lidostā godīgi un nediskriminējoši piedalītos valsts normatīvajos aktos noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē, ieskaitot pienākumu nodrošināt nepārtrauktu pakalpojumu sniegšanu.

32. pants

Obligātie kvalitātes standarti

1. Šajā pantā “obligātie kvalitātes standarti” ir obligātās kvalitātes līmeņa prasības, ko piemēro apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem.
2. Lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējo trīs gadu laikā nav bijusi mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas, lidostas vadības dienests vai, attiecīgā gadījumā, valsts iestāde vai jebkura cita iestāde, kas kontrolē lidostu, nosaka obligātos kvalitātes standartus apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanai.
3. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji un lidostas izmantotāji, kas veic pašpakalpojumus, ievēro šādus obligātos kvalitātes standartus. Turklāt lidostas izmantotāji un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji ievēro obligātos kvalitātes standartus to līgumattiecībās.
4. Obligātie kvalitātes standarti attiecas jo īpaši uz šādām jomām: darbības efektivitāte, apmācība, informācija un palīdzība pasažieriem, jo īpaši, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 261/2004¹⁸ un (EK) Nr. 1107/2006¹⁹, kopīga lēmumu pieņemšana, drošība, drošums, pasākumi ārkārtas gadījumos un vide.
5. Obligātie kvalitātes standarti ir taisnīgi, pārredzami, nediskriminējoši un neskar piemērojamos Savienības tiesību aktus, tostarp Regulu (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 1107/2006. Tie ir atbilstīgi, samērīgi un būtiski attiecībā uz lidostas darbību kvalitāti. Šajā ziņā pienācīgi ņem vērā muitas, lidostas drošības un imigrācijas procedūru kvalitāti.
6. Obligātie kvalitātes standarti atbilst Komisijas noteiktajām specifikācijām. Komisija ir pilnvarota pieņemt šādas specifikācijas, izmantojot deleģētus aktus saskaņā ar 42. pantu.
7. Pirms šādu standartu noteikšanas lidostas vadības dienests apspriežas ar lidostas izmantotāju komiteju un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem.

33. pants

Pienākums ziņot par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu efektivitāti

1. Lidostās, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz trīs secīgus gadus nav bijusi mazāka kā 5 miljoni pasažieru vai 100 000 tonnu kravas, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji un lidostas izmantotāji, kas veic pašpakalpojumus, ziņo Komisijai par to darbības efektivitāti.

¹⁸ OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.

¹⁹ OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

2. Komisija ir pilnvarota noteikt sīkāku kārtību attiecībā uz sniedzamo ziņojumu saturu un izplatīšanu, pieņemot deleģētu aktu saskaņā ar 42. pantu.

34. pants
Apmācība

1. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji un lidostas izmantotāji, kas veic pašpakalpojumus, nodrošina, lai visi to darbinieki, kas iesaistīti apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā, tostarp vadības pārstāvji un pārraugi, regulāri iziet īpašu un periodisku apmācību, lai varētu veikt tiem uzticētos uzdevumus.
2. Ikviens darbinieks, kas iesaistīts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā, iziet vismaz divu dienu apmācību, kas ir saistīta ar darbiniekam uzticētajiem pienākumiem. Ikviens darbinieks iziet atbilstošu apmācību, kad tas uzsāk jaunu darbu vai kad tam tiek uzticēts jauns pienākums.
3. Ja tas ir būtiski attiecībā uz konkrēto apkalpošanas uz zemes pakalpojumu darbību, apmācībā ietver vismaz šādus jautājumus:
 - (a) drošība, tostarp drošības kontrole, darbību drošība, drošības aprīkojums un drošības apdraudējumu pārvaldība;
 - (b) bīstamas preces;
 - (c) kontrolējamās teritorijas drošība, tostarp drošības filozofija, drošības noteikumi, apdraudējumi, cilvēkfaktori, kontrolējamās teritorijas marķējumi un zīmes, avārijas situācijas, *FOD* novēršana, individuālā aizsardzība, avārijas, incidenti un bīstama savstarpēja tuvošanās, un kontrolējamās teritorijas drošības uzraudzība;
 - (d) kontrolējamās teritorijas transportlīdzekļu vadītāju apmācība, tostarp vispārīga atbildība un procedūras (procedūras samazinātas redzamības apstākļos), transportlīdzekļu aprīkojums, lidostu noteikumi un satiksmes un manevrēšanas zonu izkārtojums;
 - (e) zemes apkalpošanas iekārtas (*GSE*), operācijas un pārvaldība, tostarp *GSE* tehniskā apkope un *GSE* operācijas;
 - (f) slodzes kontrole, tostarp vispārējā kompetence un zināšanas attiecībā uz svaru un līdzsvaru, gaisa kuģu konstrukcijas slodzes ierobežojumi, iekraušanas ierīces, beramkravu tilpņu iekraušana, kravas lapas, līdzsvara tabulas/diagrammas, iekraušanas instrukciju ziņojums (*LIR*), iekraušanas ziņojumi un bīstamu preču slodzes kontrole;
 - (g) funkcionāla apmācība par pasažieru apkalpošanu, tostarp apmācība par pasažieru iekāpšanu, tripiem un pasažieru informēšanu un palīdzības sniegšanu tiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 1107/2006;
 - (h) funkcionāla apmācība par bagāžas apstrādi;
 - (i) apmācība par gaisa kuģa apkalpošanu un iekraušanu;
 - (j) gaisa kuģu kustība uz zemes, tostarp operācijas saistībā ar gaisa kuģu kustību uz zemes, aprīkojuma ekspluatācija, aprīkojuma un gaisa kuģu savienošanas un atvienošanas kārtība, rokas signāli gaisa kuģu kustībā uz zemes, gaisa kuģu manevrēšana un palīdzība gaisa kuģu kustībā uz zemes;

- (k) kravas un pasta apstrāde, tostarp preču tirdzniecībai piemērojamie aizliegumi un ierobežojumi;
 - (l) apmācība par gaisa kuģu sagatavošanas lidojumam koordināciju;
 - (m) vide, tostarp izšļakstījumu kontrole, izmešu un izplūžu pārvaldība un atkritumu utilizācija;
 - (n) ārkārtas pasākumi un neparedzētu gadījumu pārvaldība;
 - (o) ziņošanas sistēmas;
 - (p) ārpakalpojumu kvalitātes kontrole.
4. Katrs apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs un lidostas izmantotājs, kas veic pašpakalpojumus, katru gadu ziņo lidostas vadības dienestam par sava apmācības pienākuma izpildi.

35. pants

Apakšuzņēmuma līgumu slēgšana

1. Neskarot 2., 3. un 4. punktu, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji var slēgt apakšuzņēmuma līgumus.
2. Lidostas izmantotāji, kas veic pašpakalpojumus, var noslēgt apakšuzņēmuma līgumus par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu tikai tad, ja tie uz laiku nespēj veikt pašpakalpojumus *force majeure* apstākļu dēļ.
3. Apakšuzņēmēji nedrīkst uzticēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu citiem apakšuzņēmējiem.
4. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs, kas minēts 11. panta 1. punktā, nedrīkst noslēgt apakšuzņēmuma līgumus par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanu, izņemot gadījumus, kad tas uz laiku nespēj sniegt šādus apkalpošanas uz zemes pakalpojumu *force majeure* apstākļu dēļ.
5. Ikviens apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs un pašpakalpojumus veicošs lidostas izmantotājs, kas izmanto vienu vai vairākus apakšuzņēmējus, nodrošina, lai apakšuzņēmēji izpildītu saistības, kas apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem noteiktas ar šo regulu.
6. Ikviens apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs un pašpakalpojumus veicošs lidostas izmantotājs, kas izmanto vienu vai vairākus apakšuzņēmējus, paziņo lidostas vadības dienestam attiecīgo apakšuzņēmēju nosaukumu un darbības.
7. Ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai, lai varētu sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus atbilstoši 7. pantā noteiktajai atlases procedūrai, tas norāda to līgumslēdzēju skaitu, darbības un nosaukumu, kurus tas ir iecerējis izmantot.

VII nodaļa — Starptautiskās attiecības

36. pants

Attiecības ar trešām valstīm

1. Neskarot Savienības starptautiskās saistības, Komisija saskaņā ar 43. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru var nolemt, ka dalībvalstij vai dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, tostarp pilnībā vai daļēji jāaptur tiesības piekļūt apkalpošanas uz zemes

pakalpojumu tirgum to teritorijā trešās valsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, lai izbeigtu attiecīgās trešās valsts diskriminējošu rīcību, kad vien tiek konstatēts, ka trešā valsts attiecībā uz piekļuvi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu vai pašpakalpojumu tirgum:

- (a) *de jure* vai *de facto* nenodrošina dalībvalsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, tādu attieksmi, kas ir salīdzināma ar to attieksmi, kuru dalībvalsts nodrošina attiecīgās trešās valsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, tās lidostā, vai
 - (b) *de jure* vai *de facto* nodrošina dalībvalsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, mazāk labvēlīgu attieksmi nekā tā, ko šāda trešā valsts nodrošina saviem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, vai
 - (c) nodrošina citu trešo valstu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus, labvēlīgāku attieksmi nekā attiecīgās dalībvalsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem un lidostas izmantotājiem, kas veic pašpakalpojumus.
2. Trešās valsts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju vai lidostas izmantotāju, kas veic pašpakalpojumus, uzskata par fizisku vai juridisku personu, kas izveidota saskaņā ar attiecīgās trešās valsts tiesību aktiem un kuras juridiskā adrese, galvenā administrācija vai galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas šādas trešās valsts teritorijā.
 3. Savienība un/vai dalībvalstis nodrošina, lai attiecībā uz tiesībām piekļūt tirgum trešās valstīs nenotiktu diskriminācija starp Savienības lidostas izmantotājiem, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, un citiem Savienības apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem.

VIII nodaļa — Ziņošanas un uzraudzības pienākumi

37. pants

Dalībvalstu ziņošanas pienākumi

1. Dalībvalstis līdz katra gada 1. jūlijam nosūta Komisijai to lidostu sarakstu, kurām piemēro vismaz vienu no 6. panta 2. punktā vai 14. pantā noteiktajiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgus pieejamības ierobežojumiem.
2. Dalībvalstis līdz katra gada 1. jūlijam iesniedz Komisijai to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju sarakstu, kurus dalībvalsts apstiprinājusi saskaņā ar IV nodaļu par apstiprināšanas procedūram.

38. pants

Lidostu sarakstu publicēšana

Līdz katra gada beigām Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* šādu informāciju:

- (a) to Savienības lidostu sarakstu, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 5 miljoniem pasažieru vai 100 000 tonnu kravas;
- (b) to Savienības lidostu sarakstu, kurās gada satiksmes intensitāte vismaz iepriekšējos trīs gados nav bijusi mazāka par 2 miljoniem pasažieru vai 50 000 tonnu kravas;
- (c) komerciālai satiksmei atvērto Savienības lidostu sarakstu;
- (d) to lidostu sarakstu, kurām piemēro ierobežojumus saskaņā ar 6. panta 2. punktu vai 14. pantu;
- (e) to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju sarakstu, kuri apstiprināti saskaņā ar IV nodaļu par apstiprināšanas procedūrām.

39. pants

Novērtēšana un informatīvs ziņojums

1. Komisija ne vēlāk kā piecus gadus pēc dienas, no kuras sāk piemērot šo regulu, iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas īstenošanu. Ziņojumā jo īpaši novērtē jebkādu būtisku ietekmi uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitāti, nodarbinātību un darba apstākļiem. Ziņojumā iekļauj šādu pamatrādītāju un kritēriju kopumu par lidostu izlasi:
 - (a) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju vidējais skaits Savienības lidostās attiecībā uz visām 11 pakalpojumu kategorijām;
 - (b) pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju skaits Savienības lidostās attiecībā uz visām 11 pakalpojumu kategorijām;
 - (c) to lidostu skaits, kurās apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, un ierobežojuma(-u) apmērs;
 - (d) to uzņēmumu skaits, kuri saņēmuši apstiprinājumu no dalībvalsts un darbojas citā dalībvalstī;
 - (e) ieinteresēto personu viedoklis par apstiprināšanas sistēmu (apstiprināšanas kritēriji, īstenošanas jautājumi, cena u. c.);
 - (f) to apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumus veicošo lidostas izmantotāju skaits, kuri darbojas Savienībā (kopā);
 - (g) centralizētu infrastruktūru maksa un pārvaldības sistēma katrā lidostā;
 - (h) lidostas vadības dienesta daļa no apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanas tirgus katrā lidostā attiecībā uz visām 11 pakalpojumu kategorijām;
 - (i) to lidostas izmantotāju tirgus daļa, kuri sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām, katrā lidostā attiecībā uz visām pakalpojumu kategorijām;
 - (j) ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem saistīti drošības negadījumi;
 - (k) ieinteresēto personu viedoklis par apkalpošanas uz zemes pakalpojumu kvalitāti lidostās no personāla kompetences, vides, drošības un darbību koordinācijas viedokļa (kopīga lēmumu pieņemšana, pasākumi ārkārtas gadījumos, apmācība lidostas vidē, apakšuzņēmuma līgumu slēgšana);
 - (l) obligātie kvalitātes standarti apkalpošanas uz zemes pakalpojumu uzņēmumiem;
 - (m) apmācības iezīmes;

- (n) personāla pārceļšana un tās ietekme uz darbinieku aizsardzību;
 - (o) nodarbinātība un darba apstākļi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sektorā.
2. Komisija un dalībvalstis sadarbojas informācijas vākšanā 1. punktā minētā ziņojuma vajadzībām.
 3. Uz šā ziņojuma pamata Komisija var izlemt, vai ir nepieciešams pārskatīt šo regulu.

IX nodaļa — Sociālā aizsardzība

40. pants

Sociālā aizsardzība

Neskarot šīs regulas piemērošanu un ievērojot citus Savienības tiesību aktu noteikumus, dalībvalstis var veikt vajadzīgos pasākumus darbinieku tiesību aizsardzības nodrošināšanai.

X nodaļa — Lēmumu vai individuālu pasākumu pārsūdzēšana

41. pants

Pārsūdzības tiesības

1. Dalībvalstis vai, attiecīgā gadījumā, lidostu vadības dienesti nodrošina, lai jebkurai personai, kam ir likumīgas intereses, būtu tiesības pārsūdzēt lēmumus vai individuālus pasākumus, kas pieņemti saskaņā ar 6. panta 2. punktu (apkalpošanas uz zemes pakalpojumi trešām personām), 7.–10. pantu (atlases procedūra), 13. pantu (lidostas uz salām), 23. un 24. pantu (apstiprināšanas lēmumi), 27. pantu (piekļuve centralizētām infrastruktūrām un objektiem), 28. pantu (maksa par centralizētām infrastruktūrām un objektiem), 31. pantu (profesionālās ētikas normas) un 32. pantu (obligātie kvalitātes standarti).
2. Pārsūdzību var iesniegt valsts tiesā vai citā valsts iestādē, kas nav lidostas vadības dienests un kas attiecīgā gadījumā ir neatkarīga no valsts iestādes, kura kontrolē lidostas vadības dienestu. Ja tā ir noteikts šajā regulā, pārsūdzību iesniedz neatkarīgajai uzraudzības iestādei.

XI nodaļa — Noteikumi par īstenošanu un deleģētām pilnvarām

42. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētus aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā paredzētos nosacījumus.
2. Šīs regulas 22., 32. un 33. pantā minētās pilnvaras deleģē uz nenoteiktu laiku, sākot no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt 22., 32. un 33. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Lēmums par atsaukšanu izbeidz to pilnvaru deleģēšanu, kuras precizētas minētajā lēmumā. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā noteikts. Tas neietekmē jau spēkā esošo deleģēto aktu spēkā esību.
4. Līdzko Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Deleģēts akts, kas pieņemts saskaņā ar 22., 32. un 33. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome divu mēnešu laikā pēc informācijas saņemšanas par šādu aktu nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir paziņojuši Komisijai, ka neizvirzīs iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes ierosmes minēto termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

43. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro 4. pantu Regulā (ES) Nr. 182/2011. Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstiskā procedūrā, šādu procedūru beidz bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanai noteiktajā termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļi ar vienkāršu balsu vairākumu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro 5. pantu Regulā (ES) Nr. 182/2011. Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstiskā procedūrā, šādu procedūru beidz bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanai noteiktajā termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļi ar vienkāršu balsu vairākumu.

XII nodaļa — Nobeiguma noteikumi

44. pants

Atcelšana

Direktīva 96/67/EK tiek atcelta, sākot no šīs regulas piemērošanas dienas.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

45. pants

Pārejas noteikumi

1. Pakalpojumu sniedzēji, kas atlasīti saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 11. pantu pirms šīs regulas piemērošanas dienas, joprojām ir pilnvaroti atbilstoši Direktīvā 96/67/EK paredzētajiem nosacījumiem, līdz beidzas sākotnēji plānotais atlases termiņš.
2. Lidostās, kurās ir atlasīti tikai divi pakalpojumu sniedzēji katrā pakalpojumu kategorijā atbilstoši Direktīvas 96/67/EK 6. panta 2. punktam un kurās saskaņā ar šīs regulas 6. panta 2. punktu ir jāatlasa ne mazāk kā trīs pakalpojumu sniedzēji, atlases procedūru saskaņā ar šīs regulas 7.–13. pantu organizē tā, lai trešais pakalpojumu sniedzējs tiktu atlasīts un varētu sākt darbību ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas piemērošanas dienas.
3. Saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 14. pantu izsniegtie apstiprinājumi turpina būt spēkā līdz to termiņa beigām un jebkurā gadījumā ne ilgāk kā divus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas.
4. Ja uzņēmumam tiek izsniegts apstiprinājums saskaņā ar šo regulu, tas divu mēnešu laikā pieprasa atcelt visus tā apstiprinājumus, kas izsniegti saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 14. pantu. Tomēr, ja saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 14. pantu izsniegta apstiprinājuma termiņš beidzas divu mēnešu laikā no jaunā apstiprinājuma izsniegšanas saskaņā ar šo regulu, uzņēmumam nav pienākuma pieprasīt atcelšanu.

5. Šīs regulas 26. pantu nepiemēro apstiprinājumiem, kas izsniegti saskaņā ar Direktīvas 96/67/EK 14. pantu.

46. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

Šo regulu piemēro no 20XX.XX.XX [18 mēnešus pēc pieņemšanas dienas].

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

APKALPOŠANAS UZ ZEMES PAKALPOJUMU KATEGORIJU SARAKSTS

1. Administrācija uz zemes un pārraudzība ietver šādas apakš kategorijas:
 - 1.1. pārstāvību un sakaru pakalpojumus ar vietējām iestādēm vai citām struktūrām, norēķinus lidostas izmantotāja vārdā un biroja telpu nodrošināšanu tā pārstāvjiem;
 - 1.2. kravas kontroli, saziņu un telekomunikācijas;
 - 1.3. iekraušanas ierīču apstrādi, uzglabāšanu un pārvaldību;
 - 1.4. citus uzraudzīšanas pakalpojumus pirms lidojuma, lidojuma laikā un pēc tā, kā arī citus administratīvus pakalpojumus, ko lūdz lidostas izmantotājs.
2. Pasažieru apkalpošana ietver jebkāda veida informācijas un palīdzības sniegšanu — tostarp saskaņā ar attiecīgajiem ES tiesību aktiem par pasažieru tiesībām —, pasažieriem ielidojot, izlidojot, pārsēžoties vai caurbraucot, ieskaitot pasažieru biļešu un lidojuma dokumentu pārbaudi, bagāžas reģistrāciju un tās nogādi šķirošanas vietā.
3. Bagāžas apstrāde ietver bagāžas apstrādi šķirošanas vietā, šķirošanu, sagatavošanu izlidošanai, iekraušanu ierīcēs, ar kurām to paredzēts nogādāt no gaisa kuģa šķirošanas vietā un otrādi, un izkraušanu no tām, kā arī bagāžas transportēšanu no šķirošanas vietas uz saņemšanas vietu.
4. Kravas un pasta apstrāde ietver šādas apakš kategorijas:
 - 4.1. attiecībā uz kravu — eksporta, tranzīta un importa kravas fizisko apstrādi, attiecīgo dokumentu apstrādi, muitas procedūras un drošības procedūru veikšanu, par ko puses vienojušās vai ko nosaka apstākļi;
 - 4.2. attiecībā uz pastu — ienākošā un izejošā pasta fizisko apstrādi, saistīto dokumentu apstrādi, drošības procedūru veikšanu, par ko puses vienojušās vai ko nosaka apstākļi.
5. Apkalpošana uz perona ietver šādas apakš kategorijas:
 - 5.1. gaisa kuģu manevrēšanu uz zemes pēc ielidošanas un pirms izlidošanas;
 - 5.2. palīdzību gaisa kuģa novietošanā un vajadzīgo iekārtu nodrošināšanu;
 - 5.3. sakarus starp gaisa kuģi un pakalpojumu sniedzēju uz zemes;
 - 5.4. gaisa kuģa piekraušanu un izkraušanu, ieskaitot tam vajadzīgo līdzekļu nodrošināšanu un darbināšanu, kā arī apkalpes un pasažieru pārvešanu starp gaisa kuģi un terminālu un bagāžas pārvešanu starp gaisa kuģi un terminālu;
 - 5.5. motora iedarbināšanai vajadzīgo ierīču nodrošināšanu un darbināšanu;
 - 5.6. gaisa kuģa pārvietošanu pēc ielidošanas un pirms izlidošanas, kā arī tam vajadzīgo ierīču nodrošināšanu un darbināšanu;
 - 5.7. pārtikas un dzērienu transportēšanu, to iekraušanu gaisa kuģī un izkraušanu no tā.
6. Gaisa kuģu apkalpošana ietver šādas apakš kategorijas:
 - 6.1. gaisa kuģa ārējo un iekšējo tīrīšanu, kā arī tualetes un ūdens sistēmas tīrīšanu;
 - 6.2. kabīnes atdzesēšanu un apsildīšanu, sniega un ledus noņemšanu, gaisa kuģa atledošanu;
 - 6.3. kabīnes apgādāšanu ar piemērotu kabīnes aprīkojumu un šā aprīkojuma uzglabāšanu.

7. Nodrošināšana ar degvielu un eļļu ietver šādas apakš kategorijas:
 - 7.1. degvielas iepildīšanas un izsūkņēšanas darbību organizēšanu un veikšanu, ieskaitot degvielas uzglabāšanu — arī lidostas tuvumā — un degvielas piegāžu kvalitātes un kvantitātes kontroli;
 - 7.2. eļļas un citu šķidrumu uzpildīšanu.
8. Gaisa kuģu tehniskā apkope ietver šādas apakš kategorijas:
 - 8.1. parasto apkopi, ko veic pirms lidojuma;
 - 8.2. ārspuskārtas apkopi pēc lidostas izmantotāja pieprasījuma;
 - 8.3. rezerves daļu un piemērota aprīkojuma nodrošināšanu un pārvaldību;
 - 8.4. lūgumu pēc piemērotas novietošanas vietas un/vai vietas angārā un šādas vietas rezervēšanu.
9. Lidojumu vadības un apkalpes pārvaldība ietver šādas apakš kategorijas:
 - 9.1. lidojuma sagatavošanu izlidošanas lidostā vai citā vietā;
 - 9.2. palīdzību lidojuma laikā, vajadzības gadījumā ieskaitot novirzīšanu;
 - 9.3. darbības pēc lidojuma;
 - 9.4. apkalpes pārvaldību.
10. Virszemes transports ietver šādas apakš kategorijas:
 - 10.1. apkalpes, pasažieru, bagāžas, kravas un pasta pārvadājumu organizēšanu un veikšanu starp vienas lidostas dažādiem termināliem, bet izņemot tādus pašus pārvadājumus starp gaisa kuģi un kādu citu vietu tās pašas lidostas robežās;
 - 10.2. īpašus pārvadājumus pēc lidostas izmantotāja pieprasījuma.
11. Pārtikas piegādātāju pakalpojumi ietver šādas apakš kategorijas:
 - 11.1. sadarbību ar piegādātājiem un administratīvo pārvaldi;
 - 11.2. pārtikas un dzērienu, kā arī to sagatavošanai vajadzīgā aprīkojuma uzglabāšanu;
 - 11.3. šāda aprīkojuma tīrīšanu;
 - 11.4. aprīkojuma, kā arī bāra un pārtikas piegāžu sagatavošanu un nosūtīšanu.