



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 22 Σεπτεμβρίου 2020
(OR. en)

10840/20

Διοργανικός φάκελος:
2013/0186 (COD)

AVIATION 163
CODEC 848

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	22 Σεπτεμβρίου 2020
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2020) 579 final
Θέμα:	Τροποποιημένη πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2020) 579 final.

σνημμ.: COM(2020) 579 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2020) 187 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ) είναι να καταστεί αποδοτικότερος ο τρόπος οργάνωσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου με μεταρρύθμιση του κλάδου παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS). Ο ΕΕΟ διαμορφώθηκε με δύο αναλυτικές νομοθετικές δέσμες —«ΕΕΟ Ι» και «ΕΕΟ ΙΙ»— και αποτελείται από τέσσερις κανονισμούς¹.

Η πείρα που έχει αποκτηθεί από τη δέσμη ΕΕΟ Ι από το 2004 και τη δέσμη ΕΕΟ ΙΙ από το 2009 έδειξε ότι οι αρχές και ο γενικός προσανατολισμός του ΕΕΟ ισχύουν πάντοτε και θα πρέπει να διατηρηθούν. Ωστόσο, παρά το νομοθετικό πλαίσιο αυτό, το κόστος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) παραμένει υψηλό και εξακολουθούν να σημειώνονται καθυστερήσεις, επιζήμιες για το περιβάλλον. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στην περιορισμένη χωρητικότητα, καθώς και σε ανεπάρκειες της ΑΤΜ που συνεπάγονται συμφόρηση, ακόμη και υπό κανονικές συνθήκες. Είναι σαφές ότι οι στόχοι που είχαν τεθεί όταν καθορίστηκε αρχικά ο ΕΕΟ δεν επιτεύχθηκαν πλήρως εντός του αναμενόμενου χρονικού πλαισίου.

Ως εκ τούτου, η παρούσα τροποποιημένη πρόταση αποσκοπεί όχι μόνο στην εξάλειψη των υφιστάμενων ανεπαρειών της ΑΤΜ που είναι επιζήμιες για το περιβάλλον, αλλά και στην ενίσχυση άλλων χρήσιμων πτυχών που αφορούν την ΑΤΜ, όπως η πιο ευέλικτη παροχή υπηρεσιών δεδομένων και τα κίνητρα, που μπορούν ενεργά να επιφέρουν βελτιώσεις και να συμβάλουν στην περαιτέρω μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των αερομεταφορών.

Η αρχική πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση) (γνωστή με τη συντομογραφία SES2+) εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 11 Ιουνίου 2013. Σκοπός της ήταν να επιταχύνει την υλοποίηση της μεταρρύθμισης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς να αποκλίνει από τους αρχικούς στόχους και τις αρχές της.

Στο μεταξύ, ο τομέας των αερομεταφορών έχει εξελιχθεί περαιτέρω, καθώς έχουν σημειωθεί τεχνολογικές εξελίξεις και συνολικά σταθερή αύξηση της κυκλοφορίας έως τις αρχές του

¹ «Κανονισμός-πλαίσιο» (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004) - για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού· «κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών» (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004), ο οποίος αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό· «κανονισμός για τον εναέριο χώρο» (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004), σχετικά με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό· «κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα» (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004), ο οποίος αφορά τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Η δέσμη που αποτελείται από τους εν λόγω κανονισμούς στην αρχική τους έκδοση είναι γνωστή ως «SES Ι». Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, ο οποίος είναι γνωστός ως «SES ΙΙ», επέφερε τροποποιήσεις και στους τέσσερις κανονισμούς.

Στο μεταξύ, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 καταργήθηκε, με την επιφύλαξη μεταβατικής περιόδου για ορισμένες διατάξεις, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

2020, μετά την έγκριση της πρότασης, αλλά και γενικότερα κατά την τελευταία δεκαετία. Εξαιτίας της πανδημίας COVID-19 σημειώθηκε απότομη μείωση της κυκλοφορίας, η οποία κατέδειξε ότι, από διαρθρωτική άποψη, ο ΕΕΟ στερείται ανθεκτικότητας, καθώς η παροχή υπηρεσιών δύσκολα προσαρμόζεται στις εξελίξεις της κυκλοφορίας. Το πολιτικό πλαίσιο έχει επίσης εξελιχθεί. Συγκεκριμένα, εγκρίθηκε η συμφωνία του Παρισιού, η οποία συνεπάγεται την ανάγκη οι αερομεταφορές να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών CO₂ (στο πλαίσιο της συνεχούς και ταχείας αύξησης των εκπομπών έως σήμερα). Τον Δεκέμβριο του 2019 η Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωσή της σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία με στόχο την επίτευξη ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα και μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050. Η νομοθετική πρόταση SES2+ θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντανακλά αυτές τις αλλαγές.

Για να μπορέσει ο τομέας να αξιοποιήσει καλύτερα τις οικονομικές του δυνατότητες και παράλληλα να λειτουργήσει με πιο βιώσιμο τρόπο, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί αναθεώρηση που θα εξασφαλίζει πιο ευέλικτη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατάλληλες για το σημερινό και το μελλοντικό επιχειρησιακό περιβάλλον. Οι προτεινόμενοι κανόνες θα πρέπει να καταστούν δυνατή την ταχεία και αποδοτική προσαρμογή της χωρητικότητας σε αυξήσεις ή μειώσεις της ζήτησης ή σε ποικίλες γεωγραφικές ανάγκες. Αυτό θα συμβάλει επίσης στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, πιο συγκεκριμένα, στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των αερομεταφορών, πράγμα που έχει καθοριστική σημασία. Η απαιτούμενη μείωση των εκπομπών αυτών συνεπάγεται δέσμη διάφορων μέτρων, πολλά από τα οποία θα αποφέρουν τα αποτελέσματά τους μόνο μακροπρόθεσμα. Ωστόσο, η έγκαιρη αναθεώρηση του συστήματος ΕΕΟ και η εφαρμογή των επακόλουθων νέων κανόνων μπορούν να επιφέρουν τις πρώτες απτές μειώσεις CO₂ ήδη από τις αρχές του 2025.

Εκτός από την ανάγκη συνολικής αναθεώρησης, οι ειδικοί λόγοι για την τροποποίηση της πρότασης SES2+ είναι, μεταξύ άλλων:

- το κείμενο πρέπει να απλουστευθεί και να εναρμονιστεί με τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία που έχει τεθεί σε ισχύ από τότε που σταμάτησαν οι διαπραγματεύσεις για την αρχική πρόταση SES2+ του 2013².
- κάποιιοι ορισμοί και κανόνες πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντανακλούν τις συμβολές των ενδιαφερόμενων μερών και την κτηθείσα εμπειρία, καθώς και τα συναφή συμπεράσματα από εκθέσεις και μελέτες που εκπονήθηκαν πρόσφατα³.
- κρίνεται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι συστάσεις από την έκθεση της ομάδας σοφών σχετικά με το μέλλον του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁴.
- το ίδιο ισχύει για συστάσεις που προκύπτουν από το πιλοτικό έργο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη μελλοντική αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και από τις εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

² Κυρίως με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2018/1139.

³ Βλ. παράρτημα ΙΙΙ του συνοδευτικού εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

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

- είναι επίσης σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών και οι δεσμεύσεις που διατυπώνονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Παρά ορισμένες αλλαγές, η παρούσα τροποποιημένη πρόταση επιδιώκει τους ίδιους στόχους με την πρόταση SES2+ του 2013, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις με διαφορετικά μέσα. Σε ορισμένες περιπτώσεις διατηρήθηκαν οι λύσεις που αντιστοιχούν στις προτιμώμενες επιλογές οι οποίες είχαν προσδιοριστεί στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2013, αλλά ορισμένες από τις λύσεις έχουν επικαιροποιηθεί ώστε να αντανακλούν αλλαγές στον τομέα. Στο τμήμα 4 του συνοδευτικού εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής περιγράφονται λεπτομερώς οι τροποποιήσεις και παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία προς υποστήριξή τους.

Δεδομένου ότι οι κύριοι στόχοι και οι προτιμώμενες επιλογές που παρατίθενται στην εκτίμηση επιπτώσεων εξακολουθούν να διατηρούνται κατ' ουσίαν, είναι απίθανο οι προτεινόμενοι κανόνες να συνεπάγονται σημαντικά διαφορετικές οικονομικές, περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις σε σύγκριση με την αρχική πρόταση SES2+. Ως εκ τούτου, δεν είναι αναγκαία η διενέργεια νέας εκτίμησης επιπτώσεων για την παρούσα τροποποιημένη πρόταση, πέραν της ανάλυσης που περιέχεται στο προαναφερθέν έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Στη στρατηγική της Επιτροπής για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη, του 2015,⁵ απευθύνεται έκκληση για ταχεία έκδοση, από τους συννομοθέτες, του κανονισμού που περιέχεται στην πρόταση SES2+. Η τροποποίηση της εν λόγω πρότασης συνάδει πλήρως με τη συνολική στρατηγική της Επιτροπής για αυτόν τον τομέα πολιτικής και, ιδίως, αναμένεται να διευκολύνει την πρόοδο όσον αφορά τον εν λόγω νομοθετικό φάκελο.

Η νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό συνδέεται στενά με το σύνολο της ενωσιακής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας και με τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός)⁶. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην απλούστευση της νομοθεσίας με την εξάλειψη ορισμένων επικαλύψεων μεταξύ των υφιστάμενων κανόνων και στην εναρμόνιση της νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό με τον βασικό κανονισμό του EASA.

• **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η βελτίωση των κανόνων του ΕΕΟ έχει προσδιοριστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ως μέτρο που μπορεί να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των αερομεταφορών. Η βελτίωση αυτή θα μειώσει ιδίως τη συμφόρηση και, ως εκ τούτου, θα καταστήσει δυνατή τη συχνότερη χρήση απευθείας διαδρομών. Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης σημαντικά στοιχεία που αποσκοπούν στην

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

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2018/1139.

ενίσχυση της ψηφιοποίησης και της εσωτερικής αγοράς, οι οποίες αποτελούν άλλες δύο προτεραιότητες της Επιτροπής.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση της προτεινόμενης τροποποίησης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει στην Ένωση το δικαίωμα δράσης σε αυτόν τον τομέα, ο οποίος εμπίπτει στις συντρέχουσες αρμοδιότητες.

Ειδικότερα, από το 2004 η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας καλύπτεται από διατάξεις του ενωσιακού δικαίου οι οποίες δεν είναι δυνατό να τροποποιηθούν από κράτη μέλη αυτόνομα. Επί της ουσίας, και εκ φύσεως, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας επηρεάζει τον εναέριο χώρο σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, και οι διασυνοριακές μετακινήσεις προσώπων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και κεφαλαίου συνδέονται αναπόσπαστα με την αεροπορία και, ως εκ τούτου, η αντιμετώπισή της σε ενωσιακό επίπεδο είναι η πλέον αποδοτική.

Η ανάληψη δράσης σε ενωσιακό επίπεδο είναι αναγκαία για την άρση του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και, ως εκ τούτου, για αποδοτικότερη διαχείριση, ικανή να αντιμετωπίσει την έλλειψη χωρητικότητας με συνολική προοπτική και, ως εκ τούτου, να καταπολεμήσει τις καθυστερήσεις και τις συνακόλουθες επιπλέον εκπομπές.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της. Εστιάζει σε στοιχεία που υποστηρίζονται από τις διάφορες εισηγήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα III του συνοδευτικού εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η αρχική πρόταση ήταν να τροποποιηθούν οι υφιστάμενοι κανονισμοί, με την αναδιατύπωσή τους σε έναν και μόνο κανονισμό για λόγους σαφήνειας. Η προσέγγιση αυτή εξακολουθεί να είναι δικαιολογημένη και θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η ίδια νομική πράξη, δηλαδή αναδιατυπωμένος κανονισμός, με την επιφύλαξη των αναγκαίων αλλαγών επί της ουσίας.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Κρίνεται περιττή η εκπόνηση νέας εκτίμησης επιπτώσεων πέραν εκείνης στην οποία βασίζεται η αρχική πρόταση του 2013 [SWD (2013) 206 final], διότι οι κύριοι στόχοι και οι προτιμώμενες επιλογές δεν έχουν αλλάξει σημαντικά, και διότι οι οικονομικές,

περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις του προτεινόμενου κειμένου δεν αναμένεται να διαφέρουν σημαντικά από τις επιπτώσεις που αναμενόταν να προκύψουν από τους όρους της αρχικής πρότασης SES2+.

Ωστόσο, το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα τροποποιημένη πρόταση [να προστεθεί παραπομπή] παρουσιάζει πρόσθετα στοιχεία και αναλύσεις, ιδίως όσον αφορά επικαιροποιήσεις σε σύγκριση με τις λύσεις για την επίτευξη των προτιμώμενων επιλογών του 2013. Οι επικαιροποιήσεις αυτές αντανakλούν τις αλλαγές στον τομέα και άλλα νέα ή τροποποιημένα μέσα για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί. Πρόσθετα στοιχεία έχουν βασιστεί σε διάφορες εισροές που συλλέχθηκαν τα τελευταία έτη. Το 2017 το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ) εξέδωσε ειδική έκθεση για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, η οποία περιείχε συστάσεις προς την Επιτροπή. Το 2019 το ΕΕΣ έδωσε συνέχεια στην προηγούμενη ανάλυσή του με άλλη μια ειδική έκθεση σχετικά με τη ρύθμιση για τον εκσυγχρονισμό της ATM στην ΕΕ. Η έκθεση διατυπώνει συστάσεις προς την Επιτροπή, οι οποίες είτε εξετάζονται άμεσα στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση είτε είναι δυνατό να ληφθούν υπόψη μέσω πράξεων της Επιτροπής βασισμένων σε υφιστάμενες ή προτεινόμενες εξουσιοδοτήσεις.

Το 2019 συγκροτήθηκε ομάδα σοφών, αποτελούμενη από δεκαπέντε διακεκριμένους εμπειρογνώμονες στον τομέα, για να αξιολογήσει την τρέχουσα κατάσταση και τις μελλοντικές ανάγκες για ATM στην ΕΕ. Έπειτα από αρκετούς μήνες διαβουλεύσεων υπό τη μορφή ακροάσεων με όλα τα σχετικά επιχειρησιακά ενδιαφερόμενα μέρη, η ομάδα εξέδωσε την έκθεση της ομάδας σοφών σχετικά με το μέλλον του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού τον Απρίλιο του 2019, η οποία αποτυπώνει την κοινή άποψη της ομάδας και περιλαμβάνει δέκα συστάσεις⁷. Παράλληλα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ανέθεσε πιλοτικό έργο σχετικά με τη μελλοντική αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, από το οποίο προέκυψε επίσης έκθεση τον Μάρτιο του 2019. Στο πλαίσιο της φινλανδικής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον Σεπτέμβριο του 2019 πραγματοποιήθηκε διάσκεψη υψηλού επιπέδου σχετικά με το μέλλον του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία κατέληξε στην υπογραφή κοινής δήλωσης των ενδιαφερόμενων μερών με την οποία καλούνται τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα να αναλάβουν δράση για την απλούστευση του κανονιστικού και του θεσμικού πλαισίου ώστε να ανταποκρίνονται στις τρέχουσες και τις μελλοντικές ανάγκες της ευρωπαϊκής ATM, καθιστώντας την κατάλληλη για τον επιδιωκόμενο σκοπό.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

⁷

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

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

• Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της τροποποιημένης πρότασης

Όπως και προηγουμένως, προτείνεται η συγχώνευση των υφιστάμενων κανονισμών για τον ΕΕΟ σε έναν και μόνο κανονισμό, για την οποία είναι αναγκαίες ορισμένες αλλαγές. Η νέα νομική πράξη διαρθρώνεται σε έξι κεφάλαια:

- Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις
- Κεφάλαιο II: Εθνικές εποπτικές αρχές
- Κεφάλαιο III: Παροχή υπηρεσιών
- Κεφάλαιο IV: Διαχείριση δικτύου
- Κεφάλαιο V: Εναέριος χώρος, διαλειτουργικότητα και τεχνολογική καινοτομία
- Κεφάλαιο VI: Τελικές διατάξεις

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται να απαλειφθούν στοιχεία που αλληλεπικαλύπτονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Ομοίως, ορισμένες λεπτομέρειες τροποποιούνται παράλληλα στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, με σκοπό να διασφαλιστεί η ορθή εναρμόνιση των δύο κανονισμών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 έχει καταργηθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και, ως εκ τούτου, δεν λαμβάνεται πλέον υπόψη στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση. Ωστόσο, έχει διατηρηθεί ο στόχος της διαλειτουργικότητας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Εθνικές εποπτικές αρχές (άρθρα 3, 4 και 5, τα οποία πρέπει να ερμηνεύονται σε συνδυασμό με το νέο άρθρο 114θ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, που περιλαμβάνεται σε χωριστή πρόταση η οποία υποβάλλεται ταυτόχρονα⁸)

Μία από τις σημαντικότερες ανάγκες για δράση που προσδιορίστηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων είναι η ενίσχυση των εθνικών εποπτικών αρχών, όσον αφορά την ανεξαρτησία και την εμπειρογνώσιά τους, αλλά και όσον αφορά τους πόρους τους. Προς το σκοπό αυτό στο άρθρο 3 περιγράφεται η απαιτούμενη ανεξαρτησία των αρχών από τους παρόχους υπηρεσιών που πρόκειται να επιβλέπουν και από κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Για την εφαρμογή του προτεινόμενου καθεστώτος απαιτείται προηγούμενη διοικητική αναδιοργάνωση σε ορισμένα κράτη μέλη, και για τον λόγο αυτό προτείνεται επίσης, εν προκειμένω, να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος 48 μηνών (σχέδιο άρθρου 46 παράγραφος 2). Επιπλέον, προβλέπονται πιο ρητές απαιτήσεις όσον αφορά τις αρμοδιότητες και την ανεξαρτησία του προσλαμβανόμενου προσωπικού, ιδίως όσον αφορά πρόσωπα υπεύθυνα για στρατηγικές αποφάσεις. Για τον ίδιο σκοπό, το σχέδιο του άρθρου 20, που αφορά τη «βάση κόστους για τα τέλη», αναφέρεται ρητά, ως επιλέξιμο στοιχείο, στο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με την εποπτεία και την πιστοποίησή τους από εθνικές εποπτικές αρχές. Ο κανόνας αυτός δημιουργεί περιθώρια για επαρκή χρηματοδότηση των εθνικών αρμόδιων αρχών μέσω αντίστοιχων τελών.

⁸

COM(2020) 577

Μεταξύ άλλων, με σκοπό τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των αρχών, για την προώθηση εμπειρογνωσίας και βέλτιστων πρακτικών, προτείνεται η δημιουργία κατάλληλου φόρουμ για τις εθνικές εποπτικές αρχές, με τη μορφή του γνωμοδοτικού συμβουλίου επανεξέτασης επιδόσεων (πρβλ. σχέδιο νέων άρθρων 114α και 114θ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139).

Προτείνεται να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ των καθηκόντων των εθνικών εποπτικών αρχών οι οποίες είναι αρμόδιες για θέματα που αφορούν τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και των καθηκόντων των εθνικών αρμόδιων αρχών στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την οικονομική πιστοποίηση που σχετίζεται με τους αναγκαίους χρηματοοικονομικούς όρους για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για την παρακολούθηση της προμήθειας υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και για την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης. Οι εθνικές αρμόδιες αρχές στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας παραμένουν αρμόδιες για την πιστοποίηση και την εποπτεία της ασφάλειας και για άλλα καθήκοντα που περιγράφονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

Οικονομική πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορισμός παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (άρθρα 6 και 7)

Η σχετική με την ασφάλεια πιστοποίηση και εποπτεία παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας καλύπτονται από τον κανονισμό 2018/1139. Εκτός από τα πιστοποιητικά που απαιτούνται δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να εξαρτάται από την τήρηση ορισμένων απαιτήσεων όσον αφορά την οικονομική ευρωστία, την ευθύνη και την ασφαλιστική κάλυψη. Για τους σκοπούς αυτούς, προτείνεται να προβλεφθεί οικονομικό πιστοποιητικό το οποίο θα εκδίδεται από τις εθνικές εποπτικές αρχές.

Η τροποποιημένη πρόταση ορίζει επίσης ότι ο ορισμός παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να γίνεται για μέγιστη περίοδο 10 ετών. Στόχος είναι να διασφαλίζεται η περιοδική επαναξιολόγηση του ορισμού.

CNS, AIS, ADS, MET και τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (άρθρο 8)

Οι υπηρεσίες που παρέχονται για την υποστήριξη των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να είναι οικονομικά αποδοτικές, αναμένεται να παρέχουν δυνατότητα μεγαλύτερης ευελιξίας και να προωθήσουν την καινοτομία. Αυτές οι πιθανές βελτιώσεις θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω της παροχής υπηρεσιών βάσει των όρων της αγοράς, για την οποία προσφέρονται οι εν λόγω υπηρεσίες λόγω της φύσης τους. Ως εκ τούτου, προτείνεται να αντικατασταθεί το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 από κανόνα σχετικά με την παροχή CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας βάσει των όρων της αγοράς.

Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες θεωρούνται φυσικά μονοπώλια, εξακολουθούν καταρχήν να υπόκεινται στην απαίτηση ορισμού συγκεκριμένου παρόχου από τις αρμόδιες αρχές. Ωστόσο, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν αν θα προμηθεύονται υπηρεσίες CNS, AIS, ADS ή MET. Όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν αν θα προμηθεύονται υπηρεσίες για έλεγχο

αεροδρομίων, όταν η εν λόγω προμήθεια θα ήταν οικονομικά αποδοτική προς όφελος των χρηστών εναέριου χώρου. Υπό την ίδια προϋπόθεση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να επιτρέπουν την προμήθεια υπηρεσιών για έλεγχο προσέγγισης.

Για να διασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού και να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεπιδοτήσεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι υπηρεσίες κατά τη διαδρομή θα πρέπει να διαχωρίζονται οργανωτικά από τις άλλες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Κοινές υπηρεσίες πληροφοριών (άρθρο 9)

Το άρθρο 9 της παρούσας τροποποιημένης πρότασης περιέχει διατάξεις σχετικά με τις κοινές αναγκαίες υπηρεσίες πληροφοριών για την ασφαλή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών (κυκλοφορία δρόνων). Το άρθρο εναρμονίζεται με τις πρόσφατες κανονιστικές εξελίξεις όσον αφορά τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών. Προτείνεται να ρυθμιστεί η τιμολόγηση των εν λόγω υπηρεσιών ώστε να περιοριστεί το κόστος διαχείρισης της κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Συστήματα επιδόσεων και χρέωσης και φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (άρθρα 10 έως 25)

Θα πρέπει να ενισχυθεί και να καταστεί αποδοτικότερη η οικονομική ρύθμιση. Για τον σκοπό αυτό, προτείνεται να ανατεθεί στους ίδιους τους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το καθήκον να καταρτίζουν και να υποβάλλουν τα σχέδια επιδόσεων τους προς έγκριση από την αρμόδια αρχή. Κατά περίπτωση, η αρχή αυτή μπορεί να είναι ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) ή εθνική εποπτική αρχή.

Η λειτουργία του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, για την οποία καθορίζονται ειδικοί κανόνες διακυβέρνησης στην πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να επιτρέπει τη λήψη σχετικών αποφάσεων με την αναγκαία εμπειρογνώσια και ανεξαρτησία. Οι προτεινόμενοι κανόνες χρηματοδότησης αναμένεται να διασφαλίζουν ότι ο Οργανισμός διαθέτει τους αναγκαίους πόρους. Για λόγους οικονομίας της διαδικασίας, προτείνεται οι αποφάσεις που λαμβάνει ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ να υπόκεινται σε διαδικασία προσφυγής ανοικτή στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η τροποποιημένη παρούσα πρόταση καθορίζει τις αντίστοιχες αρμοδιότητες του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, καθώς και των εθνικών εποπτικών αρχών όσον αφορά την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης. Ειδικότερα, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ είναι αρμόδιος για την αξιολόγηση και την έγκριση της κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, καθώς και για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι αρμόδιες για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Για τον σκοπό αυτόν, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν και τα δύο είδη υπηρεσιών πρέπει να υποβάλλουν χωριστά σχέδια για τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Οι όροι του προτεινόμενου συστήματος χρέωσης είναι εναρμονισμένοι με τη νέα αυτή προσέγγιση. Επιπλέον, προτείνεται η θέσπιση μηχανισμών για τη διαφοροποίηση των τελών σε επίπεδο Ένωσης, ώστε να υποστηρίζεται ιδίως η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων ή της ποιότητας των υπηρεσιών.

Τέλος, προτείνεται να προστεθούν ορισμένες απαιτήσεις στους κανόνες σχετικά με τη διαφάνεια των λογαριασμών των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (άρθρο 25). Σκοπός είναι να προλαμβάνονται διεπιδοτήσεις και συνακόλουθες στρεβλώσεις. Ειδικότερα, ο κανόνας θα πρέπει να διευκολύνει την εφαρμογή των άρθρων 8 και 9.

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

Η τροποποιημένη πρόταση δεν περιέχει πλέον διατάξεις σχετικά με τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (FAB). Η απουσία τέτοιων κανόνων δεν θα εμποδίζει τα κράτη μέλη να διατηρούν ή να δημιουργούν FAB, αν το κρίνουν χρήσιμο. Επίσης, η απουσία τέτοιων κανόνων δεν θα αποτρέπει ευέλικτες μορφές συνεργασίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Διαχείριση δικτύου (άρθρα 26, 27 και 28)

Στο άρθρο 26 απαριθμούνται οι λειτουργίες δικτύου και καθορίζονται οι στόχοι τους. Στο άρθρο 27 καθορίζεται ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου, που είναι να συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου, και θεσπίζονται διατάξεις σχετικά με τον διορισμό του διαχειριστή δικτύου, τα καθήκοντά του και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που πρέπει να εφαρμόζει.

Προτείνεται οι λειτουργίες δικτύου να υπόκεινται σε ειδικούς κανόνες του μηχανισμού επιδόσεων (άρθρο 16).

Σύμφωνα με το άρθρο 28, ο διαχειριστής δικτύου πρέπει να δημοσιεύει τους οικονομικούς λογαριασμούς του και να υποβάλλεται σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

Διαθεσιμότητα δεδομένων και πρόσβαση σε αυτά (άρθρο 31)

Προτείνεται να τροποποιηθούν οι κανόνες σχετικά με το θέμα αυτό (σε σύγκριση επίσης με την αρχική πρόταση), ώστε να διευκολυνθεί η παροχή υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας σε μια διασυνοριακή και ενωσιακή αγορά. Επιπλέον, οι όροι του σχεδίου του άρθρου 31 είναι τέτοιοι ώστε να διασφαλίζεται ότι οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά δεδομένων έχουν πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα ακόμη και πριν από την πιστοποίηση. Για να αποφεύγονται οι διεπιδοτήσεις ή οι διπλές χρεώσεις, προτείνεται η θέσπιση κατάλληλων αρχών τιμολόγησης.

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου (άρθρο 33)

Το άρθρο 33 αντανakλά σε μεγάλο βαθμό το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και εξακολουθεί να αναθέτει στα κράτη μέλη την ευθύνη διασφάλισης της εφαρμογής της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου. Ωστόσο, απαιτεί επίσης η έννοια αυτή να εφαρμόζεται σύμφωνα με το γενικό πρόγραμμα ATM. Το άρθρο 33 συμπληρώνει τη βασική απαίτηση που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, σύμφωνα με την οποία η διαχείριση του εναέριου χώρου πρέπει να υποστηρίζει την ομοιόμορφη εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Συντονισμός SESAR (άρθρο 34)

Το άρθρο 34 απαιτεί από τις σχετικές οντότητες να συνεργάζονται με σκοπό την εξασφάλιση αποτελεσματικού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων φάσεων του σχεδίου SESAR.

• Αλλαγές σε σύγκριση με την αρχική πρόταση που αναφέρεται στο σημείο 1

Οι αλλαγές που υπέστη η παρούσα τροποποιημένη πρόταση σε σχέση με την πρόταση που αναφέρεται στο σημείο 1 είναι οι ακόλουθες:

Αιτιολογικές σκέψεις

(1) Η αιτιολογική σκέψη 1 απλουστεύεται ως εξής:

«Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ έχουν τροποποιηθεί ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.»

(2) Η αιτιολογική σκέψη 2 διαγράφεται.

(3) Η αιτιολογική σκέψη 3 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 2 και εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές:

(a) μετά την παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004», προστίθενται οι λέξεις «του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹²».

(b) η μη αριθμημένη αιτιολογική σκέψη μετά την αιτιολογική σκέψη 3 γίνεται η δεύτερη περίοδος της αιτιολογικής σκέψης 2 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η έκδοση της δεύτερης νομοθετικής δέσμης, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³, ενίσχυσε περαιτέρω την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με την καθιέρωση του συστήματος επιδόσεων και του διαχειριστή δικτύου για να βελτιωθούν περισσότερο οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.»

(a) παρεμβάλλεται η ακόλουθη τρίτη περίοδος:

«Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεδομένου ότι οι κανόνες που είναι απαραίτητοι για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, συστατικών στοιχείων και διαδικασιών ATM έχουν ενσωματωθεί στον εν λόγω κανονισμό.»

⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

¹⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

¹² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα") (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34).

(4) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 3:

«Για να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμισθεί το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού με εκείνο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.».

(5) Η αιτιολογική σκέψη 6 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να τηρούν αρχές “πνεύματος δικαιοσύνης”. Οι γνωμοδοτήσεις και οι συστάσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ανθρώπινη διάσταση¹⁴ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα πρέπει να εξετάζονται και να λαμβάνονται υπόψη.»

(6) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 7:

«Επίσης, οι βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ATM συμβάλλουν άμεσα στην επίτευξη των στόχων που περιλαμβάνονται στη συμφωνία του Παρισιού και στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία της Επιτροπής, ιδίως με τη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές.».

(7) Η αιτιολογική σκέψη 7 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 8 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Το 2004 τα κράτη μέλη προέβησαν σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.»

(8) Η αιτιολογική σκέψη 8 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 9, και η αιτιολογική σκέψη 9 απαλείφεται.

(9) Στην αιτιολογική σκέψη 10, η τελευταία περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αυτό δεν θα πρέπει να εμποδίζει μια εθνική εποπτική αρχή να αποτελεί μέρος ρυθμιστικής αρχής αρμόδιας για περισσότερους του ενός ρυθμιζόμενους τομείς, εάν η εν λόγω ρυθμιστική αρχή πληροί τις απαιτήσεις περί ανεξαρτησίας, ή να συμπράξει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού.».

(10) Προστίθεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 11:

«Η χρηματοδότηση των εθνικών εποπτικών αρχών θα πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξαρτησία τους και θα πρέπει να τους δίνει τη δυνατότητα να λειτουργούν σύμφωνα με τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της αμεροληψίας και της αναλογικότητας. Κατάλληλες διαδικασίες διορισμού του προσωπικού θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανεξαρτησία των εθνικών εποπτικών αρχών, διασφαλίζοντας ιδίως ότι τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις διορίζονται από δημόσια αρχή η οποία δεν ασκεί άμεσα δικαιώματα κυριότητας επί παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.».

¹⁴ C(2017) 7518 final

- (11) Η αιτιολογική σκέψη 11 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 12 και η πρώτη περίοδος αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και θα πρέπει, επομένως, να συνεργάζονται μεταξύ τους, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών για τις οικείες εργασίες και αρχές λήψης αποφάσεων, βέλτιστες πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, και να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο.»

- (12) Η αιτιολογική σκέψη 12 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 43.

- (13) Η αιτιολογική σκέψη 13 απαλείφεται.

- (14) Προστίθενται οι ακόλουθες νέες αιτιολογικές σκέψεις 13 και 14:

«(13) Η συνεργασία μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ATM και θα πρέπει να ενθαρρυνθεί. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να δημιουργούν μηχανισμούς συνεργασίας που δεν περιορίζονται σε προκαθορισμένες μορφές συνεργασίας και γεωγραφικές περιοχές.»

(14) Η πιστοποίηση της ασφάλειας και η εποπτεία της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας διενεργούνται από τις εθνικές αρμόδιες αρχές ή από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός), σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας χρειάζονται πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την οικονομική ευρωστία, την κάλυψη ευθύνης και την ασφάλιση, οι οποίες θα πρέπει να υπόκεινται σε οικονομικό πιστοποιητικό. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες στην Ένωση μόνον εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό ασφάλειας και το οικονομικό πιστοποιητικό.»

- (15) Η αιτιολογική σκέψη 14 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 15.

- (16) Παρεμβάλλονται οι ακόλουθες νέες αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 33:

«(16) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται σε αποκλειστική βάση θα πρέπει να υπόκεινται σε καθορισμό και σε ελάχιστες απαιτήσεις δημόσιου συμφέροντος.

(17) Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να προμηθεύονται υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS), μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET) ή τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, βάσει των όρων της αγοράς, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων ασφάλειας, όταν διαπιστώνουν ότι η εν λόγω προμήθεια είναι οικονομικά αποδοτική. Η δυνατότητα προσφυγής στις εν λόγω προμήθειες αναμένεται να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία και να προωθήσει την καινοτομία στις υπηρεσίες, χωρίς να επηρεάζονται οι ειδικές ανάγκες του στρατιωτικού τομέα όσον αφορά την εμπιστευτικότητα, τη διαλειτουργικότητα, την ανθεκτικότητα του συστήματος, την πρόσβαση σε δεδομένα και την ασφάλεια της ATM από έκνομες ενέργειες.

(18) Στην περίπτωση προμήθειας τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, αυτές δεν θα πρέπει να υπόκεινται στο σύστημα χρέωσης που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό, ούτε στο

άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, που συνδέεται με το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω συστήματος.

(19) Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή θα πρέπει να είναι οργανωτικά διαχωρισμένη από την παροχή CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μεταξύ άλλων μέσω του λογιστικού διαχωρισμού, ώστε να διασφαλίζεται η διαφάνεια και να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεισδοτήσεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(20) Κατά περίπτωση, η προμήθεια υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την οδηγία 2014/24/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ και την οδηγία 2014/25/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις περί προμηθειών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(21) Η διαχείριση της κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών απαιτεί τη διαθεσιμότητα κοινών υπηρεσιών πληροφοριών. Προκειμένου να περιοριστεί το κόστος διαχείρισης της συγκεκριμένης κυκλοφορίας, οι τιμές για κοινές υπηρεσίες πληροφοριών θα πρέπει να βασίζονται στο κόστος και σε ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, και θα πρέπει επίσης να υπόκεινται στην έγκριση των εθνικών εποπτικών αρχών. Για να καταστεί εφικτή η παροχή της υπηρεσίας, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να καθιστούν διαθέσιμα τα απαιτούμενα δεδομένα.

(22) Τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης έχουν ως στόχο να καταστήσουν αποδοτικότερες ως προς το κόστος τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται υπό όρους διαφορετικούς από τους όρους της αγοράς και να προωθήσουν τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και θα πρέπει, για τον σκοπό αυτόν, να περιλαμβάνουν σχετικά και κατάλληλα κίνητρα. Δεδομένου αυτού του στόχου, τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης δεν θα πρέπει να καλύπτουν τις υπηρεσίες που παρέχονται βάσει των όρων της αγοράς.

(23) Για να είναι όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη, η απαραίτητη εποπτεία των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης θα πρέπει να ανατίθεται στους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

(24) Οι αρμοδιότητες για την εποπτεία των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης θα πρέπει να κατανέμονται καταλλήλως.

(25) Δεδομένων του διασυνοριακού χαρακτήρα και των στοιχείων δικτύου που συνδέονται εγγενώς με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και του γεγονότος ότι, κατά συνέπεια, ιδίως οι επιδόσεις πρέπει να αξιολογούνται σε σχέση με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, αρμόδιο για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή θα πρέπει να είναι όργανο

¹⁵ Οδηγία 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (EE L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

¹⁶ Οδηγία 2014/24/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/EK (EE L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

¹⁷ Οδηγία 2014/25/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/EK (EE L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

της Ένωσης, υποκείμενο σε δικαστικό έλεγχο από όργανο προσφυγής και, εντέλει, από το Δικαστήριο. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα εκτελούνται με υψηλό επίπεδο εμπειρογνώσιας και την απαραίτητη ανεξαρτησία, το εν λόγω όργανο της Ένωσης θα πρέπει να είναι ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ), ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες διακυβέρνησης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, έχοντας επίγνωση των τοπικών συνθηκών η οποία είναι απαραίτητη για την αξιολόγηση τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, θα πρέπει να είναι αρμόδιες για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η κατανομή των δαπανών μεταξύ υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας αποτελεί ενιαία λειτουργία που αφορά αμφότερα τα είδη υπηρεσιών, και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπόκειται στην εποπτεία του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ.

(26) Τα προσχέδια επιδόσεων στον τομέα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και να πληρούν ορισμένα ποιοτικά κριτήρια, ώστε να εξασφαλίζεται στον μέγιστο εφικτό βαθμό ότι οι στόχοι που τίθενται επιτυγχάνονται αποτελεσματικά. Η διαδικασία αξιολόγησης θα πρέπει να διασφαλίζει την ταχεία αντιμετώπιση ελλείψεων.

(27) Η εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου θα πρέπει να υπόκειται σε εξειδικευμένα κριτήρια, λαμβανομένου υπόψη του ιδιαίτερου χαρακτήρα των λειτουργιών αυτών. Οι λειτουργίες δικτύου θα πρέπει να υπόκεινται σε στόχους επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.

(28) Το σύστημα χρέωσης θα πρέπει να βασίζεται στην αρχή ότι οι χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνουν τις δαπάνες που προκύπτουν από την παροχή των λαμβανόμενων υπηρεσιών, θα πρέπει όμως να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι καταλογιστέες στην εν λόγω υπηρεσία δαπάνες και δεν καλύπτονται διαφορετικά. Οι δαπάνες που συνδέονται με τον διαχειριστή δικτύου θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις καθορισμένες επιλέξιμες δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνονται οι χρήστες του εναέριου χώρου. Τα τέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική αποδοτικότητα, οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και θα πρέπει να προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας.

(29) Δεδομένου του διασυνοριακού χαρακτήρα της αεροπορίας, θα πρέπει να θεσπιστούν σε επίπεδο Ένωσης μηχανισμοί για τη διαφοροποίηση των τελών, ώστε να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις και η ποιότητα των υπηρεσιών, ιδίως με αύξηση της χρήσης βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αύξηση της χωρητικότητας και μείωση των καθυστερήσεων, και, παράλληλα, να διατηρείται βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν μηχανισμούς σε τοπικό επίπεδο όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες.

(30) Προκειμένου να δοθούν κίνητρα στους χρήστες του εναέριου χώρου να χρησιμοποιούν τη συντομότερη διαδρομή όταν εκτελούν πτήσεις, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης, θα πρέπει να είναι δυνατόν να καθοριστεί κοινή τιμή μονάδας για τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή σε ολόκληρο τον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ο καθορισμός τυχόν κοινής τιμής μονάδας θα πρέπει να είναι ουδέτερος ως προς τα έσοδα για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

(31) Θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις για τη διαφάνεια των λογαριασμών των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως ένα μέσο πρόληψης των διεπιδότησεων και των επακόλουθων στρεβλώσεων.

(32) Οι λειτουργίες του δικτύου ATM θα πρέπει να συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να στηρίζουν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης. Θα πρέπει να διασφαλίζουν τη βιώσιμη, αποδοτική και περιβαλλοντικά βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου και των εν ανεπαρκεία πόρων, να αντικατοπτρίζουν τις επιχειρησιακές ανάγκες ως προς την ανάπτυξη της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM και να παρέχουν στήριξη σε περίπτωση κρίσεων δικτύου. Ορισμένα καθήκοντα που συμβάλλουν στην εκτέλεση των εν λόγω λειτουργιών θα πρέπει να διεκπεραιώνονται από διαχειριστή δικτύου, η δράση του οποίου θα πρέπει να εμπλέκει όλους τους ενδιαφερόμενους επιχειρησιακούς φορείς.

(33) Κατά τη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου, θα πρέπει να υπερισχύει το συμφέρον του δικτύου. Ως εκ τούτου, τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων θα πρέπει να ενεργούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων του δικτύου. Οι διαδικασίες για τη συλλογική λήψη αποφάσεων θα πρέπει να προασπίζονται το συμφέρον του δικτύου και να καθιστούν εφικτές τη διευθέτηση ζητημάτων και την επίτευξη συναίνεσης, όπου αυτό είναι εφικτό.»

(17) Η αιτιολογική σκέψη 15 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 39 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η έννοια των κοινών έργων θα πρέπει να αποσκοπεί στην έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν αντίκτυπο σε ολόκληρο το δίκτυο. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει τη διενέργεια ανάλυσης κόστους-οφέλους όσον αφορά τη χρηματοδότηση για να επισπευσθεί η ανάπτυξη του σχεδίου SESAR.»

(18) Η αιτιολογική σκέψη 16 απαλείφεται.

(19) Η αιτιολογική σκέψη 17 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 37 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η ασφαλής και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου, η οποία στην πράξη βασίζεται κυρίως στην έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου και του αποτελεσματικού συντονισμού πολιτικού και στρατιωτικού τομέα, όπως καθορίζεται από τον ΔΟΠΑ. Θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες για τη διασφάλιση της εφαρμογής αυτής της έννοιας και η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να προβλέπει μέτρα που θα εξασφαλίζουν μεγαλύτερη εναρμόνιση.»

(20) Η αιτιολογική σκέψη 18 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 35 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η διαθεσιμότητα χρήσιμων επιχειρησιακών δεδομένων είναι θεμελιώδους σημασίας για την ευέλικτη παροχή υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας, σε διασυνοριακή και ενωσιακή βάση. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα στους σχετικούς ενδιαφερομένους, μεταξύ άλλων σε δυνητικούς νέους παρόχους υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας. Η ακρίβεια των πληροφοριών, μεταξύ άλλων σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου και τις ιδιαίτερες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας, και η έγκαιρη διανομή των πληροφοριών αυτών στους πολιτικούς και στρατιωτικούς ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και την απόδοση των

πτητικών λειτουργιών. Η έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να ωφεληθούν από τις δομές του εναερίου χώρου που τίθενται στη διάθεσή τους κατά τη συμπλήρωση ή την αναπροσαρμογή των οικείων σχεδίων πτήσης.».

(21) Η αιτιολογική σκέψη 19 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 36 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η παροχή πλήρων, υψηλής ποιότητας και έγκαιρων αεροναυτικών πληροφοριών έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και στη διευκόλυνση της πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον ενωσιακό εναέριο χώρο και των δυνατοτήτων μετακίνησης εντός αυτού. Η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω κατάλληλης πληροφοριακής υποδομής.».

(22) Οι αιτιολογικές σκέψεις 20 έως 25 απαλείφονται.

(23) Η αιτιολογική σκέψη 26 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 34 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Για να επικεντρωθούν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους και για να αυξηθεί η δυνατότητα επιρροής των χρηστών του εναερίου χώρου στη λήψη αποφάσεων που τους αφορούν, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικότερη η διαβούλευση και η συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.».

(24) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 38:

«Στόχος του σχεδίου SESAR είναι να καταστεί εφικτή η ασφαλής, αποδοτική και περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μέσω του εκσυγχρονισμού του ευρωπαϊκού και παγκόσμιου συστήματος ATM. Για την πλήρη αποτελεσματικότητα του σχεδίου, θα πρέπει να επιτευχθεί κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των φάσεων του σχεδίου. Το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM θα πρέπει να προκύψει από τη φάση καθορισμού του SESAR και να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης.».

(25) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 40:

«Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM οι οποίες θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 θα πρέπει να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εν λόγω συστημάτων και συστατικών στοιχείων, προς όφελος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.».

(26) Η αιτιολογική σκέψη 27 απαλείφεται.

(27) Η αιτιολογική σκέψη 28 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 41 και τροποποιείται ως εξής:

(a) στην πρώτη περίοδο, διαγράφονται οι λέξεις «και τον μηχανισμό επιδόσεων»·

(b) η τρίτη και η τέταρτη περίοδος αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά τον παρόντα κανονισμό, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις

συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.».

(28) Η αιτιολογική σκέψη 29 απαλείφεται.

(29) Η αιτιολογική σκέψη 30 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 42 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, ώστε να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις διαδικασίες προσλήψεων και επιλογής για τις εθνικές εποπτικές αρχές, τους κανόνες για την οικονομική πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους κανόνες για την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης, ιδίως ως προς τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, την κατηγοριοποίηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα κριτήρια και τις διαδικασίες αξιολόγησης των προσχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του διαχειριστή δικτύου, την παρακολούθηση των επιδόσεων, τους κανόνες παροχής πληροφοριών για δαπάνες και τέλη, το περιεχόμενο και τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη και τον καθορισμό τιμών μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τους μηχανισμούς παροχής κινήτρων και επιμερισμού του κινδύνου, τον διορισμό του διαχειριστή δικτύου και τους όρους και τις προϋποθέσεις του εν λόγω διορισμού, τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης που αυτός θα πρέπει να εφαρμόζει, τους κανόνες εκτέλεσης των λειτουργιών δικτύου, τις διαδικασίες διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη περί μειζόνων επιχειρησιακών αποφάσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τις απαιτήσεις περί διαθεσιμότητας επιχειρησιακών δεδομένων, τις προϋποθέσεις πρόσβασης και τον καθορισμό τιμών πρόσβασης, την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, καθώς και τον προσδιορισμό κοινών έργων και των εφαρμοστέων μηχανισμών διακυβέρνησής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.».

(30) Οι αιτιολογικές σκέψεις 31 και 32 απαλείφονται.

(31) Η αιτιολογική σκέψη 33 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 44.

(32) Η αιτιολογική σκέψη 34 απαλείφεται.

(33) Οι αιτιολογικές σκέψεις 35 και 36 αντικαθίστανται από την ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 45:

«Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, λόγω της νομικής θέσης του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά την κυριαρχία και τη δικαιοδοσία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.».

(34) Η αιτιολογική σκέψη 37 αριθμείται εκ νέου ως αιτιολογική σκέψη 46. Η πρώτη περίοδος αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά, λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης.»

Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις

(35) Στο άρθρο 1 (Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής), εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές:

(a) η παράγραφος 1 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την αποτελεσματική λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ώστε να ενισχυθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο, έναν προοδευτικά πιο ενοποιημένο εναέριο χώρο, συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται στην ασφάλεια, στην απόδοση, στη διαλειτουργικότητα και στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου, των πολιτών και του περιβάλλοντος.»

(a) στην παράγραφο 2, η παραπομπή στο άρθρο 38 αντικαθίσταται από παραπομπή στο άρθρο 44·

(b) στην παράγραφο 3, η δεύτερη περίοδος αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Στο πλαίσιο αυτό, στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να επικουρεί τα κράτη μέλη, στους τομείς τους οποίους καλύπτει, ως προς την εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του.»

(a) η παράγραφος 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ICAO EUR, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ICAO, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.»

(a) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«[Σε περίπτωση που ο κανονισμός εκδοθεί πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου: Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ.]»

(a) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, όταν γίνεται αναφορά στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός), η αναφορά αυτή νοείται ότι απευθύνεται στον Οργανισμό υπό την ιδιότητά του ως αρχής αρμόδιας για την ασφάλεια και όχι ως αρχής αρμόδιας για την επανεξέταση των επιδόσεων.»

(36) Στο άρθρο 2 (Ορισμοί), όσον αφορά τα σημεία 1 έως 22, πραγματοποιούνται οι ακόλουθες αλλαγές και προσθήκες:

- (a) το σημείο 1 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 5 και το στοιχείο α) αναδιατυπώνεται ως εξής:

«α) την πρόληψη των συγκρούσεων:

- i) μεταξύ αεροσκαφών·
- ii) στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων·»

- (a) το σημείο 2 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 1 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου” σημαίνει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.»

- (a) το σημείο 3 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 2 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών” σημαίνει υπηρεσία, εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή των αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων των αναγκών για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.»

- (a) το σημείο 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)” σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία (MET), υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), και υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS).»

- (a) το σημείο 5 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 3 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας” σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει μία ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.»

- (a) τα σημεία 6 και 7 αριθμούνται εκ νέου ως σημεία 11 και 12, αντίστοιχα· το σημείο 12 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Διαχείριση του εναέριου χώρου” σημαίνει λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.»

- (a) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 6 και 7:

«6. “υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας” υπηρεσίες συλλογής, συγκέντρωσης και ενοποίησης επιχειρησιακών δεδομένων από παρόχους υπηρεσιών επιτήρησης, από παρόχους υπηρεσιών MET και AIS και λειτουργιών δικτύου, καθώς και από άλλες συναφείς οντότητες, ή υπηρεσίες παροχής επεξεργασμένων δεδομένων για σκοπούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας·

7. «διαχείριση ροής και χωρητικότητας εναέριας κυκλοφορίας (ATFCM)»: υπηρεσία που αποσκοπεί στην προστασία του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από τη συμφόρηση και στη βελτιστοποίηση της χρήσης της διαθέσιμης χωρητικότητας·»

- (a) το σημείο 8 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 14 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«ως “χρήστες του εναέριου χώρου” νοούνται οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες γενικής εναέριας κυκλοφορίας·»

- (a) το σημείο 9 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 8 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM)” σημαίνει καθήκοντα ή υπηρεσία που καθιερώθηκαν με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας και καλύπτουν την πλήρη τροχιά διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.»

(a) το σημείο 10 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 9 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«ως “διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)” νοείται το σύνολο των εναέριων λειτουργιών ή υπηρεσιών και των λειτουργιών ή υπηρεσιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών δραστηριοτήτων.»

(a) το σημείο 11 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 10·

(b) το σημείο 12 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 17 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσία ελέγχου περιοχής” σημαίνει υπηρεσία EEK για ελεγχόμενες πτήσεις σε περιοχές ελέγχου.»

(a) το σημείο 13 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 16·

(b) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 13:

«“δομή εναέριου χώρου”: συγκεκριμένο όγκο εναέριου χώρου που καθορίζεται με σκοπό τη διασφάλιση της ασφαλούς και βέλτιστης λειτουργίας των αεροσκαφών.»

(a) το σημείο 14 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 33 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«ως “ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM” νοείται το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK του Συμβουλίου¹⁹, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007²⁰ και όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια.»

(a) τα σημεία 15 και 16 απαλείφονται·

(b) το σημείο 17 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 21 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“πιστοποιητικό” σημαίνει έγγραφο που εκδίδεται από τον Οργανισμό, από εθνική εποπτική αρμόδια αρχή ή από εθνική εποπτική αρχή, σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το εθνικό δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι ένας συγκεκριμένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία.»

(a) το σημείο 18 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 23·

(b) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 18:

«“βασική τιμή”: τιμή που ορίζεται κατ’ εκτίμηση με σκοπό τον καθορισμό στόχων επιδόσεων και αφορά καθορισμένο κόστος ή καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διάρκεια του έτους που προηγείται της έναρξης της σχετικής περιόδου αναφοράς.»

¹⁹ Απόφαση του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2009, σχετικά με την έγκριση του Ευρωπαϊκού Γενικού Προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR), EE L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

²⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) (EE L 064 της 2.3.2007, σ. 1).

(a) το σημείο 19 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 24·

(b) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 19:

«“ομάδα αναφοράς”: ομάδα παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον·»

(a) το σημείο 20 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 28 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“δήλωση”: για τους σκοπούς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δήλωση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·»

(a) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 20:

«“τιμή κατανομής”: η τιμή που προκύπτει, για συγκεκριμένο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, από την κατανομή ενωσιακού στόχου επιδόσεων στο επίπεδο κάθε παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η οποία χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της συνέπειας του στόχου επιδόσεων που καθορίζεται στο προσχέδιο επιδόσεων με τον ενωσιακό στόχο επιδόσεων·»

(a) το σημείο 21 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 34 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«ως “ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου” νοείται μια αντίληψη διαχείρισης του εναέριου χώρου, η οποία βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος δεν θα πρέπει να ορίζεται ούτε ως αμιγώς πολιτικός εναέριος χώρος ούτε ως αμιγώς στρατιωτικός εναέριος χώρος, αλλά θα πρέπει να θεωρείται ως ένα συνεχές εντός του οποίου πρέπει να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις των χρηστών στον βαθμό του εφικτού·»

(a) το σημείο 22 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 35·

(b) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 22:

«“κοινή υπηρεσία πληροφοριών (CIS)”: υπηρεσία που συνίσταται στη συλλογή στατικών και δυναμικών δεδομένων και στη διάδοσή τους, ώστε να καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών·»

(37) Στο άρθρο 2 (Ορισμοί), όσον αφορά τα σημεία 23 έως 28, πραγματοποιούνται οι ακόλουθες αλλαγές και προσθήκες:

(a) το σημείο 23 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 15·

(b) το σημείο 24 απαλείφεται·

(c) το σημείο 25 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 36 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Γενική εναέρια κυκλοφορία” σημαίνει το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι εν λόγω κινήσεις διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας του 1944·»

(a) το σημείο 26 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 37· η δεύτερη περίοδος απαλείφεται·

(b) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 25 και 26:

«25. “περιοχή ελέγχου”: ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος επάνω από συγκεκριμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της Γης·

26. “συλλογική λήψη αποφάσεων”: διαδικασία κατά την οποία η λήψη αποφάσεων γίνεται με βάση διάδραση και διαβούλευση με τα κράτη μέλη, τους επιχειρησιακούς ενδιαφερομένους και άλλους παράγοντες, κατά περίπτωση·»

(a) το σημείο 27 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 38 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Μετεωρολογικές υπηρεσίες” σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, προειδοποιήσεις, ενημερώσεις δελτία και παρατηρήσεις για σκοπούς αεροναυτιλίας, καθώς και ό,τι άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.»

(a) το σημείο 28 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 41 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσίες πλοήγησης” σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη.»

(a) το σημείο 29 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 44 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Επιχειρησιακά δεδομένα” σημαίνει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για επιχειρησιακούς σκοπούς από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους υπευθύνους των αερολιμένων και τους άλλους ενεχόμενους φορείς.»

(a) το σημείο 30 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 46 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Θέση σε λειτουργία” σημαίνει την πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.»

(a) το σημείο 31 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 47·

(b) το σημείο 32 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 53 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“Υπηρεσίες επιτήρησης” σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι σχετικές θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.»

(a) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 29 έως 32:

«29. “υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή”: υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζονται με τον έλεγχο αεροσκάφους από το τέλος της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου έως την έναρξη της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης και τις υποκείμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας που είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή·

30. “ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή”: ο όγκος εναέριου χώρου που εκτείνεται από το έδαφος έως και τον ανώτερο εναέριο χώρο, στον οποίο παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τον οποίο έχει καθοριστεί ενιαία βάση κόστους·

31. “Eurocontrol” σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

32. “Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας” (“ΕΔΔΕΚ”) σημαίνει το σύνολο των συστημάτων, που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII σημείο 3.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.»

(a) το σημείο 33 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 54·

(b) το σημείο 34 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 57·

(c) το σημείο 35 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 27 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“διασυννοριακές υπηρεσίες” σημαίνει οιαδήποτε κατάσταση όπου οι αεροναυτιλιακές υπηρεσίες παρέχονται σε ένα κράτος μέλος από πάροχο που έχει την κύρια εγκατάστασή του σε άλλο κράτος μέλος.»

(a) το σημείο 36 αριθμείται εκ νέου ως σημείο 40 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«“εθνική εποπτική αρχή”: ο εθνικός φορέας ή οι εθνικοί φορείς στους οποίους ένα κράτος μέλος αναθέτει τα καθήκοντα που προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, πλην των καθηκόντων που καλύπτονται από την εθνική αρμόδια αρχή·»

(a) τα σημεία 37 και 38 απαλείφονται·

(b) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 39:

«“εθνική αρμόδια αρχή”: οι οντότητες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 34 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·»

(a) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 42 και 43:

«42. “κρίση δικτύου”: κατάσταση αδυναμίας παροχής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο απαιτούμενο επίπεδο, η οποία οδηγεί σε μεγάλη απώλεια χωρητικότητας του δικτύου, ή σε μεγάλη ανισορροπία μεταξύ χωρητικότητας του δικτύου και ζήτησης, ή σε μεγάλη απώλεια ροής πληροφοριών σε ένα ή και περισσότερα μέρη του δικτύου μετά από κάποια ασυνήθη και απρόβλεπτη κατάσταση·

43. “διαχειριστής δικτύου”: ο φορέας που είναι επιφορτισμένος με τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 26, σύμφωνα με το άρθρο 27·»

(a) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 45:

«“σχέδιο επιδόσεων”: σχέδιο το οποίο, κατά περίπτωση, έχει καταρτιστεί ή εκδοθεί από παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τον διαχειριστή και έχει ως στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου·».

(38) Στο άρθρο 2 (Ορισμοί), πραγματοποιούνται οι ακόλουθες επιπλέον προσθήκες:

(a) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 48 έως 52:

«48. “φάση καθορισμού του SESAR”: η φάση που περιλαμβάνει την εκπόνηση και την επικαιροποίηση του μακρόπνοου οράματος του σχεδίου SESAR, των σχετικών αρχών λειτουργίας που καθιστούν εφικτές βελτιώσεις σε κάθε στάδιο της πτήσης, των απαιτούμενων βασικών επιχειρησιακών αλλαγών στο πλαίσιο του ΕΔΔΕΚ και των απαιτούμενων προτεραιοτήτων ανάπτυξης και εγκατάστασης·

49. “φάση εγκατάστασης του SESAR”: οι διαδοχικές φάσεις βιομηχανικής παραγωγής και εφαρμογής κατά τις οποίες διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες: τυποποίηση, παραγωγή και πιστοποίηση επίγειου και αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και διαδικασιών που απαιτούνται για την εφαρμογή λύσεων SESAR (βιομηχανική παραγωγή)· και προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων που βασίζονται σε λύσεις SESAR, συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων επιχειρησιακών διαδικασιών (εφαρμογή)·

50. “φάση ανάπτυξης του SESAR”: η φάση κατά την οποία διεξάγονται δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης με στόχο την παροχή ώριμων λύσεων SESAR.

51. “έργο SESAR”: το έργο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σκοπός του οποίου είναι να διαθέτει η Ένωση τυποποιημένη και διαλειτουργική υποδομή διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υψηλών επιδόσεων, και το οποίο έγκειται σε έναν κύκλο καινοτομίας που περιλαμβάνει τη φάση καθορισμού του SESAR, τη φάση ανάπτυξης του SESAR και τη φάση εγκατάστασης του SESAR.

52. “λύση SESAR”: αποτέλεσμα της φάσης ανάπτυξης του SESAR έτοιμο προς εγκατάσταση το οποίο εισάγει νέες ή βελτιωμένες τυποποιημένες και διαλειτουργικές επιχειρησιακές διαδικασίες ή τεχνολογίες».

(a) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 55 και 56:

«55. “τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας”: υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου ή οι υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης αεροδρομίου στις οποίες περιλαμβάνονται συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες συνέγερσης, υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών εντός ορισμένης απόστασης από τον οικείο αερολιμένα, οι οποίες είναι απαραίτητες για την τήρηση επιχειρησιακών απαιτήσεων, καθώς και οι αναγκαίες υποκείμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας».

56. “ζώνη χρέωσης τερματικών τελών”: αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων ευρισκόμενων στο έδαφος κράτους μέλους, όπου παρέχονται τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και έχει καθορισθεί ενιαία βάση κόστους».

Κεφάλαιο II: Εθνικές αρχές

(39) Ο τίτλος του κεφαλαίου II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Εθνικές εποπτικές αρχές».

(40) Ο τίτλος του άρθρου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Διορισμός, ίδρυση και απαιτήσεις για τις εθνικές εποπτικές αρχές».

(41) Το κείμενο του άρθρου 3 αλλάζει ως εξής:

(a) η παράγραφος 1 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν από κοινού ή μεμονωμένα, έναν ή περισσότερους φορείς ως εθνική εποπτική αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται από τον παρόντα κανονισμό».

(a) η παράγραφος 2 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 3 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι επίσης νομικά διακριτές και ανεξάρτητες από κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα όσον αφορά την οργάνωσή τους, τη λειτουργία, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι επίσης ανεξάρτητες από οποιονδήποτε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς την οργάνωσή τους, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.»

(a) η παράγραφος 3 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 4 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη δύνανται να συστήνουν εθνικές εποπτικές αρχές αρμόδιες για περισσότερους από έναν ρυθμιζόμενους τομείς, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενοποιημένες ρυθμιστικές αρχές πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο. Η εθνική εποπτική αρχή μπορεί επίσης να συμπράττει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, εφόσον ο κοινός φορέας πληροί τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.»

(a) η παράγραφος 4 απαλείφεται·

(b) η παράγραφος 5 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 2 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή και έχουν ανάλογες διαδικασίες οργάνωσης, στελέχωσης, διαχείρισης και χρηματοδότησης.»

(a) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από τις παραγράφους 5 και 6, οι οποίες έχουν ως εξής:

«5. Τα μέλη προσωπικού των εθνικών εποπτικών αρχών πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) προσλαμβάνονται βάσει σαφών και διαφανών διαδικασιών που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία τους·

β) επιλέγονται με βάση τα ειδικά προσόντα τους, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ικανοτήτων και σχετικής πείρας, ή υποβάλλονται σε κατάλληλη κατάρτιση.

Τα μέλη προσωπικού των εθνικών εποπτικών αρχών ενεργούν κατά τρόπο ανεξάρτητο, αποφεύγοντας ιδίως περιπτώσεις σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

6. Επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 5, τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις διορίζονται από δημόσια αρχή η οποία δεν ασκεί άμεσα δικαιώματα κυριότητας επί παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν αυτά τα πρόσωπα διορίζονται με ορισμένη και ανανεώσιμη θητεία ή σε μόνιμη βάση που επιτρέπει μόνον απόλυση για λόγους που δεν συνδέονται με τη λήψη αποφάσεων. Τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις δεν ζητούν ούτε δέχονται οδηγίες από κρατικό ή άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της εθνικής εποπτικής αρχής και έχουν πλήρη αρμοδιότητα στην πρόσληψη και τη διαχείριση του προσωπικού της.

Απέχουν από κάθε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον που θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι θίγει την ανεξαρτησία τους και το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει την άσκηση των καθηκόντων τους. Προς τούτο, προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων όπου δηλώνουν τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα.

Τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις, διενεργούν λογιστικούς ελέγχους ή άλλα καθήκοντα άμεσα συνδεδεμένα με τους στόχους επιδόσεων ή την εποπτεία παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δεν λαμβάνουν καμία επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα σε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας μετά τη λήξη της θητείας τους στην εθνική εποπτική αρχή, για περίοδο τουλάχιστον δύο ετών.»

(a) η παράγραφος 7 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους και ικανότητες για να φέρουν σε πέρας αποτελεσματικά και έγκαιρα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι εθνικές εποπτικές αρχές

διαχειρίζονται το προσωπικό τους με βάση τις πιστώσεις τους, οι οποίες διαμορφώνονται κατ' αναλογία των καθηκόντων που εκπληρώνει η αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4.»

(a) η παράγραφος 8 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 9·

(b) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«Ένα κράτος μέλος δύναται να ζητά από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης που προβλέπονται στα άρθρα 14, 17, 19, 20, 21, 22 και 25, και στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23 και για τα οποία είναι αρμόδια η εθνική εποπτική αρχή του εν λόγω κράτους μέλους δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

Αν κάνει δεκτό το εν λόγω αίτημα, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ καθίσταται η εποπτική αρχή που είναι υπεύθυνη για τα καθήκοντα που καλύπτονται από το συγκεκριμένο αίτημα και η εθνική εποπτική αρχή του αιτούντος κράτους μέλους απαλλάσσεται της ευθύνης για τα καθήκοντα αυτά. Οι κανόνες που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και αφορούν τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εφαρμόζονται στην εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, μεταξύ άλλων όσον αφορά την είσπραξη τελών και δικαιωμάτων.»

(a) η παράγραφος 9 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 10 και τροποποιείται ως εξής:

- οι λέξεις «παραγράφου 6 στοιχεία α) και β)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «παραγράφου 5 στοιχεία α) και β)»·
- οι λέξεις «άρθρο 27 παράγραφος 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 37 παράγραφος 3».

(42) Το άρθρο 4 αλλάζει ως εξής:

(a) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 3:

α) διεξάγουν τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την έκδοση των οικονομικών πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των κατόχων των εν λόγω οικονομικών πιστοποιητικών·

β) επιβλέπουν την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων προμηθειών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6·

γ) εφαρμόζουν τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 17 και στα άρθρα 19 έως 22 και στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23, εντός των ορίων των καθηκόντων τους που ορίζονται στα εν λόγω άρθρα και πράξεις, και επιβλέπουν την εφαρμογή του κανονισμού όσον αφορά τη διαφάνεια των λογαριασμών των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 25.»

(a) η παράγραφος 2 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 3 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Κάθε εθνική εποπτική αρχή διενεργεί τις αναγκαίες επιθεωρήσεις, δραστηριότητες λογιστικού ελέγχου και λοιπές δραστηριότητες παρακολούθησης, προκειμένου να εντοπίζονται πιθανές περιπτώσεις που οντότητες υπαγόμενες σε εποπτεία δυνάμει του παρόντος κανονισμού

παραβαίνουν απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

Λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής, στα οποία μπορούν να περιλαμβάνονται, κατά περίπτωση, η τροποποίηση, ο περιορισμός, η αναστολή ή η ανάκληση οικονομικών πιστοποιητικών που έχει εκδώσει η οικεία εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 6.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι πάροχοι κοινών υπηρεσιών πληροφοριών συμμορφώνονται με τα μέτρα που λαμβάνουν οι εθνικές εποπτικές αρχές για τον σκοπό αυτόν.»

(a) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι υπεύθυνες για την αξιολόγηση και την έγκριση του καθορισμού της τιμής παροχής της κοινής υπηρεσίας πληροφοριών, σύμφωνα με το άρθρο 9.»

(43) Το άρθρο 5 αλλάζει ως εξής:

(a) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και συνεργάζονται εντός ενός δικτύου στο πλαίσιο του γνωμοδοτικού συμβουλίου επανεξέτασης των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 114α του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.»

(a) η παράγραφος 2 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται, κατά περίπτωση, μέσω ρυθμίσεων εργασίας, για τους σκοπούς αμοιβαίας συνδρομής στα οικεία καθήκοντα παρακολούθησης, επίβλεψης και χειρισμού επιθεωρήσεων και μελετών.»

(a) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι εθνικές εποπτικές αρχές διευκολύνουν την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου. Εάν παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία δύο ή περισσότερων κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία που πρέπει να διενεργούν δυνάμει του παρόντος κανονισμού επί των ενδιαφερόμενων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να καταρτίζουν σχέδιο όπου διευκρινίζεται ο τρόπος συνεργασίας τους ενόψει της εφαρμογής της προαναφερόμενης συμφωνίας.»

(a) η παράγραφος 4 απαλείφεται·

(b) η παράγραφος 5 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 4 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους, οι συμφωνίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 προβλέπουν την αμοιβαία αναγνώριση, από κάθε αρχή, της απαλλαγής από τα εποπτικά καθήκοντα που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και των αποτελεσμάτων που συνεπάγεται η απαλλαγή από τα εν λόγω καθήκοντα. Καθορίζουν επίσης ποια εθνική εποπτική αρχή είναι αρμόδια για την οικονομική πιστοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 6.»

(a) η παράγραφος 6 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 5 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Όταν το επιτρέπει η εθνική νομοθεσία, και στην προοπτική της περιφερειακής συνεργασίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν επίσης να συνάπτουν συμφωνίες για την κατανομή αρμοδιοτήτων όσον αφορά τα εποπτικά καθήκοντα. Κοινοποιούν τις εν λόγω συμφωνίες στην Επιτροπή.»

(44) Το άρθρο 6 απαλείφεται.

Κεφάλαιο III: Παροχή υπηρεσιών

(45) Το άρθρο 7, μαζί με το άρθρο 28, αντικαθίστανται από το άρθρο 38, το οποίο φέρει τον τίτλο «*Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς*» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές εποπτικές αρχές, ο Οργανισμός, στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ ή εκτός αυτής και ο διαχειριστής δικτύου θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για τις δέουσες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη για την άσκηση των καθηκόντων τους κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό διαβούλευσης σε ενωσιακό επίπεδο για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων σχετικά με θέματα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, κατά περίπτωση. Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής συμμετέχει στη διαβούλευση.

3. Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

α) πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν

β) ο διαχειριστής δικτύου·

γ) φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν·

δ) χρήστες του εναέριου χώρου ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν·

ε) ο στρατός·

στ) η κατασκευαστική βιομηχανία·

ζ) επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού·

η) σχετικές μη κυβερνητικές οργανώσεις.».

(46) Το άρθρο 8 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 6. Ο τίτλος του άρθρου αντικαθίσταται από τον τίτλο «*Οικονομική πιστοποίηση και απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας*» και το κείμενό του αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, επιπροσθέτως των πιστοποιητικών που απαιτείται να διαθέτουν σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, διαθέτουν οικονομικό πιστοποιητικό. Το εν λόγω οικονομικό πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, αφού ο αιτών αποδείξει επαρκή οικονομική ευρωστία και διαθέτει την προσήκουσα κάλυψη ευθύνης και ασφάλιση.

Το οικονομικό πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο μπορεί να περιορίζεται, να αναστέλλεται ή να ανακαλείται όταν ο κάτοχος δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για την έκδοση και τη διατήρηση του εν λόγω πιστοποιητικού.

2. Οντότητα που διαθέτει οικονομικό πιστοποιητικό της παραγράφου 1 και πιστοποιητικό του άρθρου 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 δικαιούται να παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας εντός της Ένωσης σε χρήστες του εναέριου χώρου, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 2.

3. Το οικονομικό πιστοποιητικό της παραγράφου 1 και πιστοποιητικό του άρθρου 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 μπορεί να υπόκεινται σε έναν ή περισσότερους όρους που καθορίζονται στο παράρτημα Ι. Οι όροι αυτοί είναι αντικειμενικά αιτιολογημένοι, αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 36 για να τροποποιεί τον κατάλογο που παρατίθεται στο παράρτημα Ι με σκοπό την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού και ανθεκτικότητας της παροχής υπηρεσιών.

4. Αρμόδιες για τα καθήκοντα που προβλέπονται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τα οικονομικά πιστοποιητικά είναι οι εθνικές εποπτικές αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που υποβάλλει αίτηση για το οικονομικό πιστοποιητικό έχει την κύρια εγκατάστασή του ή, εάν το εν λόγω πρόσωπο δεν διαθέτει κύρια εγκατάσταση, στο οποίο κατοικεί ή έχει την έδρα του. Σε περίπτωση παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα δύο ή περισσότερων κρατών μελών, αρμόδιες εθνικές εποπτικές αρχές είναι εκείνες που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4.

5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές:

α) παραλαμβάνουν και αξιολογούν τις αιτήσεις που τους υποβάλλονται και, κατά περίπτωση, εκδίδουν ή ανανεώνουν οικονομικά πιστοποιητικά·

β) ασκούν την εποπτεία των κατόχων οικονομικών πιστοποιητικών.

6. Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, εκτελεστικούς κανόνες σχετικά με λεπτομερείς απαιτήσεις για την οικονομική ευρωστία, ιδίως την οικονομική ισχύ και την οικονομική ανθεκτικότητα, καθώς και όσον αφορά την κάλυψη ευθύνης και την ασφάλιση. Προκειμένου να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των παραγράφων 1, 4 και 5 του παρόντος άρθρου και η συμμόρφωση προς αυτές, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, για τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τους κανόνες και τις διαδικασίες πιστοποίησης και διεξαγωγής των ερευνών, επιθεωρήσεων, ελέγχων και λοιπών δραστηριοτήτων παρακολούθησης που απαιτούνται για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εποπτεία από την εθνική εποπτική αρχή των οντοτήτων που υπάγονται στον παρόντα κανονισμό.».

(47) Το άρθρο 9 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 7 και περιέχει τις ακόλουθες αλλαγές:

(α) οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αναδιατυπώνονται ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό ή έγκυρη δήλωση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, και οικονομικό πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1·

β) συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

Κάθε απόφαση ορισμού παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ισχύει για δέκα έτη κατ' ανώτατο όριο. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ανανεώσουν τον ορισμό παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2. Ο ορισμός των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν υπόκειται σε καμία προϋπόθεση που απαιτεί από τους εν λόγω παρόχους:

α) να είναι υπό την άμεση ή κατά πλειοψηφία κυριότητα του ορίζοντος κράτους μέλους ή υπηκόων του·

β) να έχουν τον κύριο τόπο δραστηριότητάς τους ή την καταστατική έδρα τους στο έδαφος του ορίζοντος κράτους μέλους·

γ) να χρησιμοποιούν μόνον εγκαταστάσεις στο ορίζον κράτος μέλος.

3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που έχουν οριστεί είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά. Στις υποχρεώσεις αυτές συμπεριλαμβάνονται όροι για τη διάθεση κατάλληλων δεδομένων για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.»

(a) οι παράγραφοι 4 και 5 απαλείφονται·

(b) η παράγραφος 6 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 4.

(48) Το άρθρο 10 απαλείφεται.

(49) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 8, το οποίο φέρει τον τίτλο «Όροι σχετικά με την παροχή υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δύνανται να αποφασίζουν να προμηθεύονται υπηρεσίες CNS, AIS, ADS ή MET υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

Τα κράτη μέλη επιτρέπουν σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων να προμηθεύονται τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο αεροδρομίου υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή στη σχετική εθνική εποπτική αρχή να προμηθεύονται τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο προσέγγισης υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

2. Η προμήθεια υπηρεσιών υπό τους όρους της αγοράς γίνεται βάσει ισότιμων, αμερόληπτων και διαφανών όρων σύμφωνων με το δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης. Οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για την προμήθεια των προαναφερόμενων υπηρεσιών σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να επιτρέπεται η αποτελεσματική συμμετοχή ανταγωνιζόμενων παρόχων στις εν λόγω διαδικασίες, μεταξύ άλλων με τακτική εκ νέου διεξαγωγή διαγωνισμού.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή διαχωρίζεται οργανωτικά από την παροχή υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ότι τηρείται η απαίτηση περί λογιστικού διαχωρισμού που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 3.

4. Πάροχος υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET ή τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας επιτρέπεται να επιλέγεται για την παροχή υπηρεσιών σε κράτος μέλος μόνον όταν:

α) έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2·

β) η κύρια εγκατάστασή του βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους·

γ) τα κράτη μέλη ή υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % του παρόχου υπηρεσιών και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχο του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα προβλεπόμενα σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος· και

δ) ο πάροχος τηρεί τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

5. Τα άρθρα 14, 17 και 19 έως 22 δεν εφαρμόζονται στους παρόχους τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν οριστεί έπειτα από διαδικασία προμήθειας σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεύτερο και τρίτο εδάφιο. Οι εν λόγω πάροχοι τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης στην εθνική εποπτική αρχή και στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ για σκοπούς παρακολούθησης.

6. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εξασφαλίζουν ότι οι προμήθειες των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συμμορφώνονται με την παράγραφο 2 και, εφόσον απαιτείται, εφαρμόζουν διορθωτικά μέτρα. Στην περίπτωση τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, είναι υπεύθυνες για την έγκριση της συγγραφής υποχρεώσεων για τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ποιότητα των υπηρεσιών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παραπέμπουν τυχόν θέματα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στην εθνική αρχή ανταγωνισμού που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου.».

(50) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 9, το οποίο φέρει τον τίτλο «Παροχή κοινών υπηρεσιών πληροφοριών» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Όταν παρέχονται κοινές υπηρεσίες πληροφοριών, τα δεδομένα που μεταβιβάζονται διαθέτουν την ακεραιότητα και την ποιότητα που απαιτούνται για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών με σκοπό τη διαχείριση κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

2. Η τιμή για κοινές υπηρεσίες πληροφοριών βασίζεται στο πάγιο και το μεταβλητό κόστος παροχής της σχετικής υπηρεσίας και μπορεί, επιπλέον, να περιλαμβάνει περιθώριο κέρδους που αντιστοιχεί σε κατάλληλη στάθμιση κινδύνου/απόδοσης.

Το κόστος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο αναγράφεται σε χωριστό λογαριασμό από τους λογαριασμούς για οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες του οικείου φορέα εκμετάλλευσης και δημοσιοποιείται.

3. Ο πάροχος κοινών υπηρεσιών πληροφοριών καθορίζει την τιμή σύμφωνα με την παράγραφο 2, κατόπιν αξιολόγησης και έγκρισης από την οικεία εθνική εποπτική αρχή.

4. Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες σε συγκεκριμένους όγκους εναέριου χώρου ορισθέντες από τα κράτη μέλη για πτητικές λειτουργίες μη επανδρωμένων αεροσκαφών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθιστούν διαθέσιμα κατάλληλα επιχειρησιακά δεδομένα σε πραγματικό χρόνο. Οι πάροχοι κοινών υπηρεσιών πληροφοριών χρησιμοποιούν τα δεδομένα αυτά μόνο για επιχειρησιακούς σκοπούς των υπηρεσιών που παρέχουν. Η πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα χορηγείται σε παρόχους κοινών υπηρεσιών πληροφοριών, χωρίς διακρίσεις, με την επιφύλαξη της προστασίας από έκνομες ενέργειες ή των συμφερόντων της πολιτικής άμυνας.

Οι τιμές για την πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα βασίζονται στο οριακό κόστος που συνεπάγεται η διάθεση των δεδομένων.».

(51) Το άρθρο 11 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 10 και αλλάζει ως εξής:

(α) η παράγραφος 1 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, εφαρμόζεται σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου σύμφωνα με το παρόν άρθρο και τα άρθρα 11 έως 18.»

(α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το σύστημα επιδόσεων εφαρμόζεται σε περιόδους αναφοράς ελάχιστης διάρκειας δύο ετών και μέγιστης διάρκειας πέντε ετών. Το σύστημα επιδόσεων περιλαμβάνει τα εξής:

- α) ενωσιακούς στόχους για τις επιδόσεις στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης για κάθε περίοδο αναφοράς·
- β) σχέδια επιδόσεων, περιλαμβανομένων δεσμευτικών στόχων επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) για κάθε περίοδο αναφοράς·
- γ) περιοδική επανεξέταση, παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.

Η Επιτροπή δύναται να προσθέτει πρόσθετα κύρια πεδία επιδόσεων για σκοπούς καθορισμού ή παρακολούθησης των στόχων επιδόσεων, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τη βελτίωση των επιδόσεων.»

(α) οι παράγραφοι 3 έως 6 και η παράγραφος 8 απαλείφονται·

(β) η παράγραφος 7 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος 3 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

« Τα στοιχεία α), β) και γ) της παραγράφου 2 βασίζονται στα εξής:

- α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι υπηρεσίας αεροναυτιλίας, χρήστες του εναέριου χώρου, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, εθνικές εποπτικές αρχές, εθνικές αρμόδιες αρχές, τα κράτη μέλη, ο Οργανισμός, ο διαχειριστής δικτύου και ο Eurocontrol·
- β) βασικούς δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·
- γ) δείκτες για την παρακολούθηση των επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·
- δ) μεθοδολογία για την κατάρτιση σχεδίων επιδόσεων και στόχων επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και μεθοδολογία για την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων για τις λειτουργίες δικτύου·
- ε) αξιολόγηση των προσχεδίων και στόχων επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου·
- στ) παρακολούθηση των σχεδίων επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συνέγερσης για την αναθεώρηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων,

καθώς και για την αναθεώρηση των ενωσιακών στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς·

ζ) συγκριτική αξιολόγηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

η) καθεστώτα παροχής κινήτρων, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών αντικινήτρων, εφαρμόσιμα όταν πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν συμμορφώνεται με τους σχετικούς δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς ή όταν δεν έχει υλοποιήσει τα σχετικά κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 35. Στα εν λόγω οικονομικά αντικίνητρα λαμβάνονται ιδίως υπόψη η υποβάθμιση του επιπέδου ποιότητας εξυπηρέτησης που παρέχει ο εν λόγω πάροχος, ως αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης με τους στόχους επιδόσεων ή της μη υλοποίησης των κοινών έργων, καθώς και οι επιπτώσεις της στο δίκτυο·

θ) μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου όσον αφορά την κυκλοφορία και το κόστος·

ι) χρονοδιαγράμματα για τον καθορισμό στόχων, την αξιολόγηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων, την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση·

ια) μεθοδολογία για την κατανομή του κοινού κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας μεταξύ των δύο κατηγοριών υπηρεσιών·

ιβ) μηχανισμούς αντιμετώπισης απρόβλεπτων και σημαντικών συμβάντων που έχουν ουσιώδεις επιπτώσεις στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης.».·

(52) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 11, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθορισμός ενωσιακών στόχων επιδόσεων» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή εγκρίνει ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης για κάθε περίοδο αναφοράς, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 και στο παρόν άρθρο παράγραφοι 2 έως 3. Σε συνδυασμό με τους ενωσιακούς στόχους, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει συμπληρωματικές βασικές τιμές, τιμές κατανομής ή ομάδες αναφοράς, ώστε να καθίστανται εφικτές η αξιολόγηση και η έγκριση των προσχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

2. Οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καθορίζονται με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) συμβάλλουν σε σταδιακές και συνεχείς βελτιώσεις όσον αφορά τις επιχειρησιακές και οικονομικές επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) είναι ρεαλιστικοί και εφικτοί κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου αναφοράς, ενώ παράλληλα προωθούν πιο μακροπρόθεσμες διαρθρωτικές και τεχνολογικές εξελίξεις που επιτρέπουν την αποδοτική, βιώσιμη και ανθεκτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

3. Για την εκπόνηση των αποφάσεων της σχετικά με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συλλέγει κάθε αναγκαία συμβολή από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ παρέχει συνδρομή, μέσω γνωμοδότησης, στην Επιτροπή για την ανάλυση και την εκπόνηση των εν λόγω αποφάσεων.».·

(53) Το άρθρο 12 απαλείφεται.

(54) Το άρθρο 13 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 19 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας των κρατών μελών να χρηματοδοτούν την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που καλύπτονται από το παρόν άρθρο μέσω δημόσιων κονδυλίων, τα τέλη για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας καθορίζονται, επιβάλλονται και εφαρμόζονται στους χρήστες του εναέριου χώρου.

2. Τα τέλη βασίζονται στο κόστος των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όσον αφορά τις υπηρεσίες και τις λειτουργίες που παρέχονται προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια καθορισμένων περιόδων αναφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2. Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση του ενεργητικού για την απαραίτητη βελτίωση της διάρθρωσης του κεφαλαίου.

3. Με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική απόδοση και οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας.

4. Τα έσοδα από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα οικονομικά πλεονάσματα ή ζημιές για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λόγω της εφαρμογής των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο η) και των μηχανισμών επιμερισμού του κινδύνου που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο θ).

5. Τα έσοδα από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση υπηρεσιών που παρέχονται υπό τους όρους της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 8.

6. Τα οικονομικά δεδομένα που αφορούν το καθορισμένο κόστος, το πραγματικό κόστος και τα πραγματικά έσοδα των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλονται στις εθνικές εποπτικές αρχές και στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και δημοσιοποιούνται.».

(55) Το άρθρο 14 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 24. Ο τίτλος του αντικαθίσταται από τον τίτλο «Ελεγχος της συμμόρφωσης με τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης» και το κείμενο αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή ελέγχει τακτικά τη συμμόρφωση των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, και των κρατών μελών με τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23. Η Επιτροπή ενεργεί σε διαβούλευση με τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και με τις εθνικές εποπτικές αρχές.

2. Κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, εθνικής εποπτικής αρχής ή της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διενεργεί έρευνα για κάθε ισχυρισμό περί μη συμμόρφωσης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Εάν υπάρχουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, μπορεί να κινήσει έρευνα με δική του πρωτοβουλία. Περαιτώνει την έρευνα εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, έπειτα από ακρόαση του κράτους μέλους, της οικείας εθνικής εποπτικής αρχής και του ενδιαφερόμενου ορισθέντα παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη του άρθρου 41 παράγραφος 1, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ κοινοποιεί τα πορίσματα της έρευνας στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει γνώμη σχετικά με το κατά πόσον τα κράτη μέλη και/ή οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συμμορφώνονται με τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και τις εκτελεστικές πράξεις των άρθρων 18 και 23 και κοινοποιεί την εν λόγω γνώμη στο κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη και στον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.».

(56) Το άρθρο 15 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 35 (στο κεφάλαιο V της τροποποιημένης πρότασης) και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή μπορεί να συστήνει κοινά έργα για την υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν επιπτώσεις σε ολόκληρο το δίκτυο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να συστήνει μηχανισμούς διακυβέρνησης για τα κοινά έργα και την υλοποίησή τους.

3. Τα κοινά έργα μπορούν να είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδότηση. Για τον σκοπό αυτόν, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για τη χρήση των οικονομικών τους πόρων, η Επιτροπή διεξάγει ανεξάρτητη ανάλυση κόστους-οφέλους και κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερομένους, σύμφωνα με το άρθρο 10, για τη διερεύνηση όλων των κατάλληλων μέσων χρηματοδότησης της ανάπτυξής τους.

4. Η Επιτροπή συστήνει τα κοινά έργα και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.».

(57) Το άρθρο 16 απαλείφεται.

(58) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από τα άρθρα 26 και 27 (στο κεφάλαιο IV της τροποποιημένης πρότασης), τα οποία έχουν ως εξής:

«Άρθρο 26

Λειτουργίες δικτύου

1. Οι λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζουν τη βιώσιμη και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου και των εν ανεπαρκεία πόρων. Εξασφαλίζουν επίσης στους χρήστες του εναέριου χώρου τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις περιβαλλοντικά βέλτιστες διαδρομές και ταυτόχρονα να έχουν μέγιστη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες. Αυτές οι λειτουργίες του δικτύου, οι οποίες απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 3, συμβάλλουν στην επίτευξη των ενωσιακών στόχων επιδόσεων και βασίζονται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις.

2. Στις λειτουργίες δικτύου της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται οι εξής:

α) σχεδιασμός και διαχείριση των ευρωπαϊκών δομών εναέριου χώρου·

β) διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας·

γ) συντονισμός των εν ανεπαρκεία πόρων, εντός των συχνотήτων που χρησιμοποιεί κατά κανόνα η εναέρια κυκλοφορία, ιδίως των ραδιοσυχνотήτων, καθώς και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ.

3. Στις λειτουργίες δικτύου της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται επίσης οι εξής:

- α) βελτιστοποίηση του σχεδιασμού εναέριου χώρου για το δίκτυο και διευκόλυνση της ανάθεσης παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω συνεργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τις αρχές των κρατών μελών·
- β) διαχείριση της παροχής χωρητικότητας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο δίκτυο, όπως καθορίζεται στο δεσμευτικό σχέδιο λειτουργιών δικτύου (NOP)·
- γ) λειτουργία συντονισμού και υποστήριξης σε περίπτωση κρίσης δικτύου·
- δ) διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας και χωρητικότητας·
- ε) διαχείριση του σχεδιασμού, της παρακολούθησης και του συντονισμού των δραστηριοτήτων εγκατάστασης υποδομής στο ευρωπαϊκό δίκτυο ATM, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών αναγκών και των συναφών επιχειρησιακών διαδικασιών·

στ) παρακολούθηση της λειτουργίας της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.

4. Οι λειτουργίες των παραγράφων 2 και 3 δεν συνεπάγονται τη λήψη δεσμευτικών μέτρων γενικού χαρακτήρα ούτε διακριτική ευχέρεια πολιτικής φύσεως. Εκτελούνται σε συντονισμό με τις στρατιωτικές αρχές βάσει συμπεφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 36 για να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την προσθήκη λειτουργιών στις λειτουργίες που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 3, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τη λειτουργία και τις επιδόσεις του δικτύου.

Άρθρο 27

Ο διαχειριστής δικτύου

1. Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 26, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Οργανισμού, κατά περίπτωση, εξασφαλίζει ότι ο διαχειριστής δικτύου συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που καθορίζονται στο άρθρο 26, εκτελώντας τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

2. Η Επιτροπή μπορεί να διορίσει αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα για να εκτελεί τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 3. Η εν λόγω απόφαση διορισμού περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις του διορισμού, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης του διαχειριστή δικτύου.

3. Τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου πρέπει να εκτελούνται με ανεξάρτητο, αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, όταν ο αρμόδιος φορέας που έχει οριστεί ως ο διαχειριστής δικτύου έχει επίσης ρυθμιστικές αρμοδιότητες. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ο διαχειριστής δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες του δικτύου ATM συνολικά και μεριμνά για την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων και των στρατιωτικών αρχών.

4. Ο διαχειριστής δικτύου συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου με τη λήψη μέτρων που έχουν ως στόχο τον ασφαλή και αποδοτικό σχεδιασμό και λειτουργία του δικτύου υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες κρίσης, καθώς και μέτρων που έχουν ως στόχο τη διαρκή βελτίωση των λειτουργιών δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και των συνολικών

επιδόσεων του δικτύου, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων. Στα μέτρα που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου συνυπολογίζεται η ανάγκη πλήρους ενσωμάτωσης των αερολιμένων στο δίκτυο.

5. Ο διαχειριστής δικτύου συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι στόχοι επιδόσεων του άρθρου 10 αντικατοπτρίζονται επαρκώς στη χωρητικότητα που πρέπει να παρέχουν οι επιμέρους πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και έχουν συμφωνηθεί μεταξύ του διαχειριστή δικτύου και των εν λόγω παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου.

6. Ο διαχειριστής δικτύου:

α) αποφασίζει επιμέρους μέτρα για την υλοποίηση των λειτουργιών δικτύου και τη στήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής του δεσμευτικού σχεδίου λειτουργιών δικτύου και της επίτευξης των δεσμευτικών στόχων επιδόσεων·

β) παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή και χρήσιμες πληροφορίες στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σχετικά με την εγκατάσταση της υποδομής του δικτύου ATM σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, με ειδικότερο στόχο τον προσδιορισμό των αναγκαίων επενδύσεων για το δίκτυο.

7. Ο διαχειριστής δικτύου λαμβάνει αποφάσεις μέσω διαδικασίας συλλογικής λήψης αποφάσεων. Τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων ενεργούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων του δικτύου. Η διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων προάγει τα συμφέροντα του δικτύου.

8. Με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου, τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου, τους μηχανισμούς διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών λήψης αποφάσεων και διαχείρισης κρίσεων.

9. Τα κράτη μέλη εξετάζουν πτυχές του σχεδιασμού δομών εναέριου χώρου άλλες από εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφοι 2 και 3. Για αυτόν τον λόγο, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας, την εποχικότητα και την πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας και των σχεδίων επιδόσεων. Προτού αποφανθούν για τις ανωτέρω πτυχές, διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου ή τις ομάδες που εκπροσωπούν τους εν λόγω χρήστες του εναερίου χώρου και τις στρατιωτικές αρχές, κατά περίπτωση.».

(59) Το άρθρο 18 απαλείφεται.

(60) Το άρθρο 19 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 29 (στο κεφάλαιο IV της τροποποιημένης πρότασης). Η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου σχετικά με όλα τα μείζονα ζητήματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων σχετικών αλλαγών διαμορφώσεων του εναερίου χώρου, ή για στρατηγικές επενδύσεις με καίριες επιπτώσεις στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και/ή στα τέλη.»

στην τέταρτη περίοδο, η παραπομπή στο «άρθρο 27 παράγραφος 3» αντικαθίσταται με την παραπομπή στο «άρθρο 37 παράγραφος 3».

(61) Το άρθρο 20 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 30 (στο κεφάλαιο IV της τροποποιημένης πρότασης) και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι θεσπίζονται ή ανανεώνονται γραπτές συμφωνίες μεταξύ των αρμοδίων πολιτικών και στρατιωτικών αρχών ή ισότιμες νομικές ρυθμίσεις όσον αφορά στη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου.»

(62) Το άρθρο 21 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 25, ο τίτλος του αντικαθίσταται από τον τίτλο «Διαφάνεια των λογαριασμών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας» και το κείμενό του αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή των νομικών δομών τους, συντάσσουν σε ετήσια βάση και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος επιτυγχάνει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο για τους λογαριασμούς που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές και ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που τελούν υπό την εποπτεία τους. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να χορηγούν πρόσβαση στους λογαριασμούς αυτούς σε άλλες εποπτικές αρχές.

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στην εσωτερική λογιστική τους, τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για κάθε υπηρεσία αεροναυτιλίας, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν εάν τις υπηρεσίες αυτές εκτελούσαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεισδοτήσεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας τηρούν επίσης χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δραστηριότητα όταν:

α) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τις οποίες έχουν συνάψει σύμβαση προμήθειας σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 και υπηρεσίες αεροναυτιλίας που δεν καλύπτονται από την εν λόγω διάταξη·

β) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας και ασκούν άλλες δραστηριότητες, οποιουδήποτε είδους, συμπεριλαμβανομένων κοινών υπηρεσιών πληροφοριών·

γ) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην Ένωση και σε τρίτες χώρες.

Το καθορισμένο κόστος, το πραγματικό κόστος και τα έσοδα που προκύπτουν από υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμονται σε δαπάνες προσωπικού, λειτουργικές δαπάνες πλην των δαπανών προσωπικού, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου, δαπάνες για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και έκτακτες δαπάνες, και δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της προστασίας των εμπιστευτικών πληροφοριών.

4. Τα οικονομικά δεδομένα σχετικά με τις δαπάνες και τα έσοδα που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 6 και άλλες πληροφορίες σχετικά με τον υπολογισμό των τιμών μονάδας υποβάλλονται σε λογιστικό έλεγχο ή επαλήθευση από την εθνική εποπτική αρχή ή από οντότητα ανεξάρτητη από τον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνεται από την εθνική εποπτική αρχή. Τα συμπεράσματα του λογιστικού ελέγχου δημοσιοποιούνται.»

(63) Το άρθρο 22 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 31 (στο κεφάλαιο IV της τροποποιημένης πρότασης). Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον τίτλο «Διαθεσιμότητα επιχειρησιακών δεδομένων για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και πρόσβαση σε αυτά» και το κείμενο αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Όσον αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα σε πραγματικό χρόνο, χωρίς διακρίσεις και με την επιφύλαξη της προστασίας από έκνομες ενέργειες ή των συμφερόντων της πολιτικής άμυνας, από όλους τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους αερολιμένες και τον διαχειριστή δικτύου, τόσο σε διασυννοριακή βάση όσο και σε επίπεδο Ένωσης. Η εν λόγω διαθεσιμότητα είναι προς όφελος πιστοποιημένων ή δηλωμένων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οντοτήτων που έχουν αποδεδειγμένο ενδιαφέρον να εξετάσουν το ενδεχόμενο παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων, καθώς και του διαχειριστή δικτύου. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.

2. Οι τιμές για την υπηρεσία που περιγράφεται στην παράγραφο 1 βασίζονται στο οριακό κόστος που συνεπάγεται η διάθεση των δεδομένων.

3. Η πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 παρέχεται στις αρχές που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της ασφάλειας, την εποπτεία των επιδόσεων και την εποπτεία του δικτύου, συμπεριλαμβανομένου του Οργανισμού.

4. Η Επιτροπή δύναται να καθορίζει τις λεπτομερείς απαιτήσεις για τη διάθεση των δεδομένων και την πρόσβαση σε αυτά σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 3 και τη μεθοδολογία καθορισμού των τιμών που περιγράφεται στην παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.»

(64) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 12, το οποίο φέρει τον τίτλο «Κατηγοριοποίηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή ποιες από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που θα παρασχεθούν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου στον υπό την ευθύνη του εναέριο χώρο προτίθεται να κατηγοριοποιήσει ως υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και ως τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, αντιστοίχως. Ταυτόχρονα, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τις εν λόγω αντίστοιχες υπηρεσίες.

2. Εντός εύθετου χρονικού διαστήματος πριν από την έναρξη της σχετικής περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις απευθυνόμενες σε κάθε κράτος μέλος σχετικά με το αν η σκοπούμενη κατηγοριοποίηση των οικείων υπηρεσιών πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ παρέχει συνδρομή, μέσω γνωμοδότησης, στην Επιτροπή για την ανάλυση και την εκπόνηση των εν λόγω αποφάσεων.

3. Όταν σε απόφαση που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 2 διαπιστώνεται ότι η σκοπούμενη κατηγοριοποίηση δεν πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση αυτή, υποβάλλει νέα κοινοποίηση της οποίας οι όροι πληρούν τα εν λόγω κριτήρια. Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σχετικά με την κοινοποίηση αυτή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

4. Οι ενδιαφερόμενοι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται τα οικεία προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στις κατηγοριοποιήσεις που η Επιτροπή κρίνει ως συμμορφούμενες με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ βασίζεται στις ίδιες κατηγοριοποιήσεις όταν αξιολογεί την κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.».

(65) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 13, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σχέδια επιδόσεων και στόχοι επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» και έχει ως εξής:

«1. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή εγκρίνουν, για κάθε περίοδο αναφοράς, προσχέδια επιδόσεων ως προς όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που παρέχουν και, κατά περίπτωση, συνάπτουν συμβάσεις προμηθειών με άλλους παρόχους.

Τα προσχέδια επιδόσεων εγκρίνονται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχουν στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, οι οποίοι συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Τα εν λόγω προσχέδια επιδόσεων λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM. Τα προσχέδια επιδόσεων δημοσιοποιούνται.

2. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τις σχετικές πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής δικτύου. Πριν από την έγκριση των εν λόγω προσχεδίων, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλουν επίσης τα προαναφερόμενα σχέδια στην εθνική αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίησή τους, η οποία ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

3. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή περιέχουν στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή οι οποίοι συνάδουν με τους αντίστοιχους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων και πληρούν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο τρίτο εδάφιο.

Η συνοχή των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων καθορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

α) στις περιπτώσεις που έχουν οριστεί τιμές κατανομής σε συνδυασμό με ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, σύγκριση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο επιδόσεων με τις εν λόγω τιμές κατανομής·

β) αξιολόγηση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για τη συνολική περίοδο που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

γ) σύγκριση του προβλεπόμενου επιπέδου επιδόσεων του ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με άλλους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ανήκουν στην ίδια ομάδα αναφοράς.

Επιπλέον, το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι βασικές παραδοχές που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό στόχων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των βασικών τιμών, των προβλέψεων κυκλοφορίας και των οικονομικών παραδοχών που χρησιμοποιούνται, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, επάρκεια και συνοχή·

β) το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να είναι πλήρες ως προς τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό·

γ) οι βάσεις κόστους των τελών πρέπει να είναι σύμφωνες με το άρθρο 20.

4. Η κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας αξιολογείται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, με βάση τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο ια) και την κατηγοριοποίηση των διαφόρων υπηρεσιών, όπως αξιολογούνται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 12.

5. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υποβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ προς αξιολόγηση και έγκριση.

6. Στην περίπτωση ορισθέντος παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει τόσο υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί πρώτα την κατανομή του κόστους μεταξύ των αντίστοιχων υπηρεσιών σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι η κατανομή του κόστους δεν συμμορφώνεται με τη μεθοδολογία ή την κατηγοριοποίηση της παραγράφου 4, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει νέο προσχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μεθοδολογία και τη συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι η κατανομή του κόστους συμμορφώνεται με την εν λόγω μεθοδολογία και την εν λόγω κατηγοριοποίηση, λαμβάνει σχετική απόφαση με την οποία ενημερώνει τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή. Η εθνική εποπτική αρχή δεσμεύεται από τα συμπεράσματα της εν λόγω απόφασης όσον αφορά την κατανομή του κόστους για τους σκοπούς της αξιολόγησης του προσχεδίου επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρεται στο άρθρο 14.

7. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί τους στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 6, η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιείται αφού ληφθεί απόφαση σχετικά με την κατανομή του κόστους σύμφωνα με την παράγραφο 6 τέταρτο εδάφιο.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, το εγκρίνει.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι ένας ή περισσότεροι στόχοι επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων ή ότι το σχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3, απορρίπτει την έγκριση.

8. Σε περίπτωση που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έχει απορρίψει την έγκριση προσχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με την παράγραφο 7, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, αναθεωρημένους στόχους.

9. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 8 σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3. Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ το εγκρίνει.

Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ απορρίπτει την έγκρισή του και απαιτεί από τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να υποβάλει τελικό προσχέδιο επιδόσεων.

Σε περίπτωση απόρριψης του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8, επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή οι οποίοι δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ καθορίζει στόχους επιδόσεων συμμορφούμενους προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της απόφασης της παραγράφου 7. Το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που έχει ορίσει ως άνω ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 απορρίπτεται μόνον επειδή δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων του προσχεδίου επιδόσεων που κρίθηκαν σύμφωνοι με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και περιέχει τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έκρινε ότι δεν πληρούνται.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 απορρίπτεται επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων και επειδή, επιπροσθέτως, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που καθορίστηκαν από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, καθώς και τα

μέτρα προς επίτευξη των εν λόγω στόχων και περιέχει επίσης τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έκρινε ότι δεν πληρούνται.

10. Τα προσχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδονται από τους ενδιαφερόμενους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως οριστικά σχέδια και δημοσιοποιούνται.

11. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδει τακτικές εκθέσεις, εντός των χρονικών ορίων που αναφέρονται στις εκτελεστικές πράξεις που πρόκειται να εκδοθούν σύμφωνα με το άρθρο 18, σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των λειτουργιών δικτύου, όπως επίσης και τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των ενωσιακών στόχων επιδόσεων κατά τη διαδρομή και των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή για παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων.

Ο ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει τις πληροφορίες και τα δεδομένα που απαιτούνται για την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα. Εάν δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επιδόσεων ή δεν έχει υλοποιηθεί ορθά το σχέδιο επιδόσεων, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες απαιτεί την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στα εν λόγω διορθωτικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνεται, εφόσον είναι αντικειμενικά αναγκαία, η απαίτηση να αναθέσει ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την παροχή των σχετικών υπηρεσιών σε άλλον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν οι στόχοι επιδόσεων εξακολουθούν να μην επιτυγχάνονται ή εάν το σχέδιο επιδόσεων εξακολουθεί να εφαρμόζεται εσφαλμένα ή εάν τα επιβληθέντα διορθωτικά μέτρα δεν εφαρμόζονται ή δεν εφαρμόζονται δεόντως, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διεξάγει έρευνα και υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2. Η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.».

(66) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 14, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σχέδια επιδόσεων και στόχοι επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» και έχει ως εξής:

«1. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας εγκρίνουν, για κάθε περίοδο αναφοράς, προσχέδια επιδόσεων ως προς όλες τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν και, κατά περίπτωση, συνάπτουν συμβάσεις προμηθειών με άλλους παρόχους.

Τα προσχέδια επιδόσεων εγκρίνονται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχουν στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, οι οποίοι συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Τα εν λόγω προσχέδια επιδόσεων λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM. Τα προσχέδια επιδόσεων δημοσιοποιούνται.

2. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τις σχετικές πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής δικτύου. Πριν από την έγκριση των εν λόγω προσχεδίων, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους

συντονιστές αερολιμένων. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλουν επίσης τα προαναφερόμενα σχέδια στην εθνική αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίησή τους, η οποία ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

3. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας περιέχουν στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας οι οποίοι συνάδουν με τους αντίστοιχους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων και πληρούν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο τρίτο εδάφιο.

Η συνοχή των στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων καθορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

α) στις περιπτώσεις που έχουν οριστεί τιμές κατανομής σε συνδυασμό με ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, σύγκριση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο επιδόσεων με τις εν λόγω τιμές κατανομής·

β) αξιολόγηση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για τη συνολική περίοδο που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

γ) σύγκριση του προβλεπόμενου επιπέδου επιδόσεων του ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με άλλους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ανήκουν στην ίδια ομάδα αναφοράς.

Επιπλέον, το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι βασικές παραδοχές που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό στόχων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των βασικών τιμών, των προβλέψεων κυκλοφορίας και των οικονομικών παραδοχών που χρησιμοποιούνται, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, επάρκεια και συνοχή·

β) το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να είναι πλήρες ως προς τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό·

γ) οι βάσεις κόστους των τελών πρέπει να είναι σύμφωνες με το άρθρο 20.

4. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται στην εθνική εποπτική αρχή προς αξιολόγηση και έγκριση.

5. Στην περίπτωση ορισθέντος παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει τόσο υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το προσχέδιο επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας προς υποβολή στην εθνική εποπτική αρχή είναι το σχέδιο που υπόκειται σε θετική απόφαση όσον αφορά την κατανομή του κόστους, η οποία λαμβάνεται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο.

6. Η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί τους στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 5, η αξιολόγηση της εθνικής

εποπτικής αρχής βασίζεται στα συμπεράσματα της απόφασης που λαμβάνεται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά την κατανομή του κόστους.

Εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, το εγκρίνει.

Εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι ένας ή περισσότεροι στόχοι επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων ή ότι το σχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3, απορρίπτει την έγκριση.

7. Σε περίπτωση που η εθνική εποπτική αρχή έχει απορρίψει την έγκριση προσχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με την παράγραφο 6, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, αναθεωρημένους στόχους.

8. Η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 7 σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3. Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, η εθνική εποπτική αρχή το εγκρίνει.

Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, η εθνική εποπτική αρχή απορρίπτει την έγκρισή του και απαιτεί από τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να υποβάλει τελικό προσχέδιο επιδόσεων.

Σε περίπτωση απόρριψης του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7, επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας οι οποίοι δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή καθορίζει στόχους επιδόσεων συμμορφούμενους προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της απόφασης της παραγράφου 6. Το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που έχει ορίσει ως άνω η εθνική εποπτική αρχή, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 απορρίπτεται μόνον επειδή δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων του προσχεδίου επιδόσεων που κρίθηκαν σύμφωνοι με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων από την εθνική εποπτική αρχή, και περιέχει τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που εθνική εποπτική αρχή έκρινε ότι δεν πληρούνται.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 απορρίπτεται επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων και επειδή, επιπροσθέτως, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που καθορίστηκαν από την εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, καθώς και τα μέτρα προς επίτευξη των εν λόγω στόχων και περιέχει επίσης τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που η εθνική εποπτική αρχή έκρινε ότι δεν πληρούνται.

9. Τα προσχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται από την εθνική εποπτική αρχή εκδίδονται από τους ενδιαφερόμενους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως οριστικά σχέδια και δημοσιοποιούνται.

10. Η ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή εκδίδει τακτικές εκθέσεις σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως επίσης και τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας για παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων.

Ο ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει τις πληροφορίες και τα δεδομένα που απαιτούνται για την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα.

Εάν δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επιδόσεων ή δεν έχει υλοποιηθεί ορθά το σχέδιο επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες απαιτεί την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στα εν λόγω διορθωτικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνεται, εφόσον είναι αντικειμενικά αναγκαία, η απαίτηση να αναθέσει ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την παροχή των σχετικών υπηρεσιών σε άλλον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν οι στόχοι επιδόσεων εξακολουθούν να μην επιτυγχάνονται ή εάν το σχέδιο επιδόσεων εξακολουθεί να εφαρμόζεται εσφαλμένα ή εάν τα επιβληθέντα διορθωτικά μέτρα δεν εφαρμόζονται ή δεν εφαρμόζονται δεόντως, η εθνική εποπτική αρχή ζητεί από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ να διεξαγάγει έρευνα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2 και η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.

11. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την εθνική εποπτική αρχή δυνάμει του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

12. Όταν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκτελεί τα καθήκοντα εθνικής εποπτικής αρχής σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 8, τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας υποβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ μαζί με τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή. Όταν ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση σχετικά με την κατανομή του κόστους κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο, η εν λόγω απόφαση είναι δεσμευτική για τον Οργανισμό για τους σκοπούς της αξιολόγησης των προσχεδίων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.».

(67) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 15, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ρόλος του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά την παρακολούθηση των ενωσιακών στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας» και έχει ως εξής:

«1. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκπονεί τακτικά ενωσιακή επισκόπηση των επιδόσεων τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της σχέσης τους με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων.

2. Για την εκπόνηση της επισκόπησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές κοινοποιούν τις εκθέσεις τους που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 10 στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και παρέχουν κάθε άλλη πληροφορία που ενδέχεται να ζητήσει για τους σκοπούς αυτούς ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ.».

(68) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 16, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σχέδιο επιδόσεων δικτύου» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Για κάθε περίοδο αναφοράς, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει προσχέδιο επιδόσεων δικτύου όσον αφορά όλες τις λειτουργίες δικτύου που επιτελεί.

Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου εγκρίνεται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχει στόχους επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.

2. Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου υποβάλλεται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και στην Επιτροπή.

Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σχετικά με το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) εξέταση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

β) πληρότητα του προσχεδίου επιδόσεων δικτύου όσον αφορά τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου είναι πλήρες και παρουσιάζει επαρκείς βελτιώσεις των επιδόσεων, εγκρίνει το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου ως οριστικό σχέδιο. Διαφορετικά, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από τον διαχειριστή δικτύου να υποβάλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου.».

(69) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 17, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αναθεώρηση στόχων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Όταν, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς, οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων δεν είναι πλέον κατάλληλοι, λόγω της σημαντικής μεταβολής των συνθηκών, και όταν η αναθεώρηση των στόχων είναι αναγκαία και αναλογική, η Επιτροπή αναθεωρεί τους εν λόγω ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Σε περίπτωση μιας τέτοιας απόφασης εφαρμόζεται το άρθρο 11. Μετά την εν λόγω αναθεώρηση, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν νέα προσχέδια επιδόσεων, στα οποία εφαρμόζονται τα άρθρα 13 και 14. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει νέο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου, στο οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 16.

2. Στην απόφαση για τους αναθεωρημένους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις για τη χρονική περίοδο έως ότου τεθούν σε ισχύ τα οριστικά σχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 6 και το άρθρο 14 παράγραφος 6.

3. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δύνανται να αιτούνται άδεια από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ή από την οικεία εθνική εποπτική αρχή όσον αφορά τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ώστε να αναθεωρήσουν έναν ή περισσότερους στόχους επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Το αίτημα αυτό μπορεί να υποβάλλεται σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων συνέγερσης ή όταν οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας

κυκλοφορίας αποδεικνύουν ότι τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και οι λόγοι στους οποίους βασίζονται οι στόχοι επιδόσεων στερούνται πλέον ακρίβειας σε σημαντικό και διαρκή βαθμό, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά τον χρόνο έγκρισης του σχεδίου επιδόσεων.

4. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ή η οικεία εθνική εποπτική αρχή όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, επιτρέπει στον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να προβεί στην προβλεπόμενη αναθεώρηση, μόνον εφόσον αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό, και εφόσον οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων διασφαλίζουν ότι διατηρείται η συνοχή με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Εάν εγκριθεί η αναθεώρηση, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν νέα προσχέδια επιδόσεων, σύμφωνα με τις διαδικασίες των άρθρων 13 και 14.».

(70) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 18, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων» και διατυπώνεται ως εξής:

«Για την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες όσον αφορά το άρθρο 10 παράγραφος 3 και τα άρθρα 11, 12, 13, 14, 15, 16 και 17, ιδίως ως προς την εκπόνηση προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων, τον καθορισμό στόχων επιδόσεων, τα κριτήρια και τους όρους αξιολόγησής τους, τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την παρακολούθηση των επιδόσεων και την έκδοση διορθωτικών μέτρων, καθώς και τα χρονοδιαγράμματα για όλες τις διαδικασίες. Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες καθορίζονται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.».

(71) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 20, το οποίο φέρει τον τίτλο «Βάσεις κόστους για τα τέλη» και έχει ως εξής:

«1. Οι βάσεις κόστους για τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τα τέλη τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνίστανται στο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στη σχετική ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και στη σχετική ζώνη χρέωσης τερματικών τελών, όπως ορίζεται στα σχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14.

2. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται το κόστος των σχετικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, προσήκοντες τόκοι για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και δαπάνες συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης.

3. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται επίσης οι ακόλουθες δαπάνες:

α) δαπάνες που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ·

β) δαπάνες ή μέρη αυτών που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την εποπτεία και την πιστοποίησή τους από τις εθνικές εποπτικές αρχές, εκτός εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άλλους χρηματοδοτικούς πόρους για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών·

γ) δαπάνες που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και λειτουργιών δικτύου, όπως, για παράδειγμα, τα

καθήκοντα που ανατίθενται στον διαχειριστή δικτύου, εκτός εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άλλους χρηματοδοτικούς πόρους για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών.

4. Στο καθορισμένο κόστος δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω ποινών επιβαλλόμενων από κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 42, ούτε οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 11 και στο άρθρο 14 παράγραφος 10.

5. Δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και με τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση διαφανή μεθοδολογία. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας μιας εκ των δύο αυτών κατηγοριών, μόνον εφόσον αιτιολογείται αντικειμενικά και προσδιορίζεται με διαφάνεια, σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 3.

6. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν λεπτομερή στοιχεία για τη βάση κόστους τους στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, στις εθνικές εποπτικές αρχές και στην Επιτροπή. Για τον σκοπό αυτόν, οι δαπάνες κατανέμονται σύμφωνα με τον λογιστικό διαχωρισμό που περιγράφεται στο άρθρο 25 παράγραφος 3 και διακρίνονται σε δαπάνες προσωπικού, λειτουργικές δαπάνες πλην των δαπανών προσωπικού, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου, δαπάνες για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και έκτακτες δαπάνες.»

(72) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 21, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθορισμός τιμών μονάδας» και έχει ως εξής:

«1. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος και για κάθε ζώνη χρέωσης τελών, με βάση το καθορισμένο κόστος και τις προβλέψεις κυκλοφορίας που παρατίθενται στα σχέδια επιδόσεων, καθώς και τις εφαρμοστέες προσαρμογές που απορρέουν από προηγούμενα έτη και άλλα έσοδα.

2. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές, αφού ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ επαληθεύσει ότι είναι σύμφωνες με το άρθρο 19, το άρθρο 20 και το παρόν άρθρο. Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι μια τιμή μονάδας δεν πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, η τιμή μονάδας επανεξετάζεται αναλόγως από την οικεία εθνική εποπτική αρχή. Εάν η τιμή μονάδας εξακολουθεί να μην πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διεξάγει έρευνα και υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2, και η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.

Για τους σκοπούς της χρέωσης και όταν η συμφόρηση προκαλεί σημαντικά προβλήματα δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της υποβάθμισης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει, με εκτελεστικό κανονισμό που εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, κοινή τιμή μονάδας για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, καθώς και λεπτομερείς κανόνες και διαδικασίες για την εφαρμογή της. Η κοινή τιμή μονάδας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο υπολογίζεται βάσει σταθμισμένου μέσου όρου των διαφορετικών τιμών μονάδας των οικείων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα έσοδα από την κοινή τιμή μονάδας ανακατανέμονται ώστε να επιτυγχάνεται ουδετερότητα εσόδων για τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.»

(73) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 22, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθορισμός τελών» και έχει ως εξής:

«1. Τα τέλη επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών. Κατά την επιβολή τελών σε διάφορους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη.

2. Το τέλος υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και τις μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για την εν λόγω πτήση. Το τέλος αποτελείται από μία ή περισσότερες μεταβλητές συνιστώσες, καθεμία από τις οποίες βασίζεται σε αντικειμενικούς παράγοντες.

3. Το τέλος τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τερματικών τελών και τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για την εν λόγω πτήση. Για τον υπολογισμό του τέλους τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η προσέγγιση και η αναχώρηση μιας πτήσης υπολογίζονται ως μία μόνο πτήση. Το τέλος αποτελείται από μία ή περισσότερες μεταβλητές συνιστώσες, καθεμία από τις οποίες βασίζεται σε αντικειμενικούς παράγοντες.

4. Μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών του εναέριου χώρου από τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και ιδίως χειριστών ελαφρών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής καλύπτεται από άλλους πόρους και δεν μετακυλίεται σε άλλους χρήστες του εναέριου χώρου.

5. Τα τέλη διαφοροποιούνται ώστε να ενθαρρύνονται οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι αερολιμένες και οι χρήστες του εναέριου χώρου να στηρίζουν βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων ή της ποιότητας εξυπηρέτησης, όπως αυξημένη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αυξημένη χωρητικότητα, μειωμένες καθυστερήσεις και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας παράλληλα το βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας, ιδίως για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος ATM. Η διαφοροποίηση συνίσταται σε οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα και είναι ουδέτερη ως προς τα έσοδα για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.».

(74) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 23, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εφαρμογή του συστήματος χρέωσης» και διατυπώνεται ως εξής:

Για την εφαρμογή του συστήματος χρέωσης, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες για τα άρθρα 19, 20, 21 και 22, ιδίως όσον αφορά τις βάσεις κόστους και το καθορισμένο κόστος, τον καθορισμό των τιμών μονάδας, τα συστήματα παροχής κινήτρων και τους μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου και τη διαφοροποίηση των τελών. Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες καθορίζονται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.».

Νέο κεφάλαιο IV: Διαχείριση δικτύου

(75) Εισάγεται νέο κεφάλαιο IV με τίτλο «Διαχείριση δικτύου».

(76) Το κεφάλαιο αποτελείται από τα άρθρα 26 έως 31.

(77) Για τα άρθρα 26, 27 και 29 έως 31, γίνεται παραπομπή στα σημεία 58, 60, 61 και 63 ανωτέρω.

(78) Εισάγεται νέο άρθρο 28, το οποίο φέρει τον τίτλο «*Διαφάνεια λογαριασμών του διαχειριστή δικτύου*» και το κείμενό του έχει ως εξής:

«1. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει, υποβάλλει και δημοσιεύει τους οικονομικούς του λογαριασμούς. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του διαχειριστή δικτύου, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο διαχειριστής δικτύου επιτυγχάνει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

2. Ο διαχειριστής δικτύου δημοσιεύει ετήσια έκθεση και υπόκειται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.»

Κεφάλαιο V: Εναέριος χώρος, διαλειτουργικότητα και τεχνολογική καινοτομία

(79) Το κεφάλαιο IV αριθμείται εκ νέου ως κεφάλαιο V και ο τίτλος του αναδιατυπώνεται σε «*Εναέριος χώρος, διαλειτουργικότητα και τεχνολογική καινοτομία*».

(80) Το άρθρο 23 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 32 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Με την επιφύλαξη δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών από τα κράτη μέλη και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, ο διαχειριστής δικτύου, σε συνεργασία με την Επιτροπή, θεσπίζει μια ενωσιακή υποδομή αεροναυτικών πληροφοριών με στόχο την ενίσχυση της διάθεσης ηλεκτρονικών αεροναυτικών πληροφοριών υψηλής ποιότητας και εύκολα προσβάσιμων, οι οποίες εξυπηρετούν τις απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών ως προς την ποιότητα και την επικαιρότητα των δεδομένων. Οι αεροναυτικές πληροφορίες που καθίστανται διαθέσιμες κατ' αυτόν τον τρόπο είναι μόνον όσες πληροφορίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VIII σημείο 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.»

(81) Το άρθρο 24 απαλείφεται.

(82) Προστίθεται νέο άρθρο 33, το οποίο φέρει τον τίτλο «*Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου*» και διατυπώνεται ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ICAO και όπως έχει αναπτυχθεί από τον Eurocontrol, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και σε συνέπεια προς το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

3. Όταν, ιδίως κατόπιν των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθίσταται απαραίτητο να ενισχυθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.»

- (83) Προστίθεται νέο άρθρο 34, το οποίο φέρει τον τίτλο «Συντονισμός SESAR» και διατυπώνεται ως εξής:

«Οι οντότητες που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα προβλεπόμενα από το δίκαιο της Ένωσης στους τομείς του συντονισμού της φάσης καθορισμού του SESAR, της φάσης ανάπτυξης του SESAR και της φάσης εγκατάστασης του SESAR, κατά περίπτωση, συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των τριών αυτών φάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται απρόσκοπτη και έγκαιρη μετάβαση από τη μία στην άλλη.

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολιτικοί και στρατιωτικοί φορείς συμμετέχουν στον ευρύτερο εφικτό βαθμό.».

Κεφάλαιο VI: Τελικές διατάξεις

- (84) Το κεφάλαιο V αριθμείται εκ νέου ως κεφάλαιο VI.

- (85) Το άρθρο 25 απαλείφεται.

- (86) Το άρθρο 26 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 36 και αλλάζει ως εξής:

- (a) η παράγραφος 2 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 6 και 26 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο επτά ετών από [την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού]. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.»

- (a) Στην παράγραφο 3, οι αναφορές στο «άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 και στο άρθρο 25» αντικαθίστανται από αναφορές στα «άρθρα 6 και 26».

- (b) Στην αρχή της παραγράφου 4 προστίθεται νέα πρόταση:

«Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.»

- (a) Στην παράγραφο 5, οι αναφορές στο «άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 και στο άρθρο 25» αντικαθίστανται από αναφορές στα «άρθρα 6 και 26».

- (87) Το άρθρο 27 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 37. Στην παράγραφο 1, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, αποκαλούμενη εφεξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από την Επιτροπή. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών.»

- (88) Όσον αφορά το άρθρο 28, γίνεται παραπομπή στο σημείο 45 ανωτέρω.

- (89) Το άρθρο 29 απαλείφεται.

- (90) Το άρθρο 30 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 39 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν ως στόχο και υποστηρίζουν την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τον σκοπό

αυτό, επιδιώκουν, στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες την επέκταση ου Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στις χώρες αυτές. Επιπλέον, επιδιώκουν να συνεργάζονται με τις χώρες αυτές είτε στο πλαίσιο συμφωνιών για λειτουργίες δικτύου, είτε στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του Eurocontrol με την οποία προβλέπεται γενικό πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας και ενισχύεται η «πανευρωπαϊκή διάσταση» της ATM.».

(91) Το άρθρο 31 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 40. Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Στήριξη από άλλους φορείς» και το άρθρο αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Η Επιτροπή μπορεί να ζητεί στήριξη από άλλους φορείς για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά που υπέχει βάσει του παρόντος κανονισμού.».

(92) Το άρθρο 32 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 41 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, η Επιτροπή, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ ή εκτός αυτής και ο διαχειριστής δικτύου δεν δημοσιοποιούν πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών, της Επιτροπής ή του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ να δημοσιοποιούν πληροφορίες όταν αυτό κρίνεται ουσιαστικό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή, η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και συνεκτιμώνται τα θεμιτά συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά στην προστασία των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών τους.

3. Οι πληροφορίες και τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης κατά τα άρθρα 19 έως 24, ιδίως όσον αφορά το καθορισμένο κόστος, τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιοποιούνται.».

(93) Το άρθρο 33 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 42. Η πρώτη περίοδος αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις ποινές που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού ιδίως από τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και προβαίνουν σε όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους.».

(94) Το άρθρο 34 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 43 και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση για να αποτιμήσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως το 2030. Όταν αιτιολογείται για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες σχετικές με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού .

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα πορίσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα πορίσματα της αξιολόγησης δημοσιοποιούνται.».

(95) Το άρθρο 35 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 44. Η στίξη τροποποιείται, με αποτέλεσμα το κείμενο να έχει ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή μέτρων από κράτος μέλος, εφόσον αυτά είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας. Τα μέτρα αυτά είναι ιδίως μέτρα τα οποία επιβάλλονται:

- (a) για την επιτήρηση του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις συμφωνίες για το περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας του ICAO, που περιλαμβάνουν την ικανότητα ανίχνευσης, αναγνώρισης και αξιολόγησης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τον εναέριο αυτό χώρο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων και να αναλαμβάνεται δράση για την κατοχύρωση της ασφάλειας και των αμυντικών αναγκών,
 - (b) σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας τάξης,
 - (c) σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
 - (d) για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,
 - (e) για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.».
- (96) Το άρθρο 36 απαλείφεται.
- (97) Το άρθρο 37 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 45 και η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 διαγράφεται.
- (98) Το άρθρο 38 αριθμείται εκ νέου ως άρθρο 46. Το κείμενο που περιλαμβάνεται στην αρχική πρόταση αριθμείται ως παράγραφος 1 και παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2:

«2. Το άρθρο 3 παράγραφος 3 εφαρμόζεται από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία — 48 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τα άρθρα 10 έως 24 εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2023. Ωστόσο, το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, εξακολουθούν να ισχύουν για τους σκοπούς της εφαρμογής των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης που αφορούν την τρίτη περίοδο αναφοράς.

Το άρθρο 26 παράγραφος 3 και το άρθρο 32 εφαρμόζονται στον διαχειριστή δικτύου από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ απόφαση διορισμού εκδιδόμενη σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού η οποία περιλαμβάνει τις εν λόγω διατάξεις.».

Παραρτήματα

- (99) Το παράρτημα I απαλείφεται.
- (100) Το παράρτημα II αριθμείται εκ νέου ως παράρτημα I. Ο τίτλος του αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Όροι που μπορούν να συνοδεύουν τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 6». Το κείμενό του αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Οι πρόσθετοι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να αφορούν:

α) την οριοθέτηση ή τον περιορισμό άσκησης υπηρεσίας ή υπηρεσιών διαφορετικών από εκείνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) συμβάσεις, συμφωνίες ή άλλες διευθετήσεις μεταξύ του παρόχου υπηρεσίας ή υπηρεσιών και τρίτου, τα οποία αφορούν την ή τις υπηρεσίες·

γ) την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται ευλόγως για τον έλεγχο των απαιτήσεων του άρθρου 6 παράγραφος 1·

δ) κάθε άλλο νομικό όρο ο οποίος δεν αφορά συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως όρους που σχετίζονται με την αναστολή ή την ανάκληση του πιστοποιητικού.».

(101) Προστίθεται νέο παράρτημα II, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καταργούμενοι κανονισμοί με την τροποποίησή τους» και έχει ως εξής:

«

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 9.4.2009, σ. 34)	Μόνο άρθρα 1, 2 και 3

»

(102) Το παράρτημα III προσαρμόζεται στους όρους της παρούσας τροποποιημένης πρότασης.

Για να διευκολυνθεί η ανάγνωση και η εξέταση επισυνάπτεται το πλήρες κείμενο της τροποποιημένης πρότασης κωδικοποίησης.

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη ☒ Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ☒ ~~συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~, και ιδίως το άρθρο 80 ~~παράγραφος 2~~ ☒ 100 παράγραφος 2 ☒,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓ νέο

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού

²¹ ~~ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 24. ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].~~

²² ~~ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13. ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].~~

²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

²⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ έχουν τροποποιηθεί ουσιαστικά. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 1
(προσαρμοσμένο)

~~Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί ένα αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο να επιτρέπει την ασφαλή και τακτική λειτουργία των υπηρεσιών αερομεταφορών, διευκολύνοντας την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000 στη Λισαβόνα κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου, του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τις εργασίες της ομάδας υψηλού επιπέδου «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» που συστάθηκε από την Επιτροπή. Η εν λόγω ομάδα, η οποία αποτελείται κυρίως από τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την αεροναυτιλία στα κράτη μέλη, υπέβαλε την έκθεσή της τον Νοέμβριο του 2000.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- (2) Η έκδοση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της πρώτης νομοθετικής δέσμης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»), και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του

²⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

²⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα") (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

~~ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)~~ διαμόρφωσαν σταθερή νομική βάση για ένα συνεχές, διαλειτουργικό και ασφαλές σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM).
⇒ Η έκδοση της δεύτερης νομοθετικής δέσμης, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷, ενίσχυσε περαιτέρω την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με την καθιέρωση του συστήματος επιδόσεων και του διαχειριστή δικτύου για να βελτιωθούν περισσότερο οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ATM. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸, δεδομένου ότι οι κανόνες που είναι απαραίτητοι για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, συστατικών στοιχείων και διαδικασιών ATM έχουν ενσωματωθεί στον εν λόγω κανονισμό. ⇐

↓ νέο

(3) Για να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμισθεί το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού με εκείνο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)²⁹.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 4
(προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)³⁰.~~

²⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34).

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

²⁹ Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

³⁰ Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 5
(προσαρμοσμένο)

- (4) Στο άρθρο 1 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για την πολιτική αεροπορία, τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «έκαστο κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως». Στο πλαίσιο ακριβώς της εν λόγω κυριαρχίας, με επιφύλαξη της τήρησης των επιταγών των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων, τα κράτη μέλη της ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης ☒ ασκούν εξουσίες δημόσιας αρχής κατά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.
-

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 1

- (5) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο επιτρέπει ασφαλή και βιώσιμη λειτουργία των αερομεταφορών, βελτιστοποιεί τη μεταφορική ικανότητα και διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.
-

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
37 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (6) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM ☒ και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ☒ (ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ~~εξετάσουν το ενδεχόμενο της καθιέρωσης αρχών~~ ⇒ τηρούν αρχές ⇐ «πνεύματος δικαιοσύνης». ⇒ Οι γνωμοδοτήσεις και οι συστάσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ανθρώπινη διάσταση³¹ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα πρέπει να εξετάζονται και να λαμβάνονται υπόψη. ⇐
-

↓ νέο

- (7) Επίσης, οι βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ATM συμβάλλουν άμεσα στην επίτευξη των στόχων που περιλαμβάνονται στη συμφωνία του Παρισιού και στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία της Επιτροπής, ιδίως με τη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές.

³¹ C(2017) 7518 final

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 6
(προσαρμοσμένο)

(8) ~~☒~~ Το 2004 ~~☒~~ τα κράτη μέλη ~~έχουν προβεί~~ προέβησαν σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό³². Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 3

~~Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών απαιτεί συνεπή και υψηλά επίπεδα ασφαλείας στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που να επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου καθώς και ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την αποστολή γενικού συμφέροντος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα υπευθυνότητας και αποτελεσματικότητας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 4

~~Η πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών στον Eurocontrol και σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 5
(προσαρμοσμένο)

(9) Οι αποφάσεις που άπτονται του περιεχομένου, της εμβέλειας ή των όρων εκτέλεσης των στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ~~Κοινότητας~~ ~~☒~~ Ένωσης βάσει του άρθρου 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ~~☒~~.

³² ~~Βλ. σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 23
(προσαρμοσμένο)

~~Στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν διακανονισμοί για μεγαλύτερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών. Οι διακανονισμοί αυτοί δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 1

~~Τα κράτη μέλη προέβησαν σε αναδιάρθρωση, σε διάφορους βαθμούς, των εθνικών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυξάνοντας το επίπεδο αυτονομίας και ελευθερίας τους για την παροχή υπηρεσιών. Η ανάγκη να διασφαλισθεί η τήρηση στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος καθίσταται όλο και πιο επιτακτική.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 4

~~Για να δημιουργηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ³³. Η επίτευξη της εναρμονισμένης οργάνωσης της παροχής των υπηρεσιών αυτών είναι σημαντική για την επαρκή ικανοποίηση του αιτήματος των χρηστών του εναέριου χώρου και για την ασφαλή και αποτελεσματική ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 1

~~Η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προϋποθέτει εναρμονισμένη προσέγγιση στη ρύθμιση της οργάνωσης και χρήσης του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό το Νοέμβριο του 2000 προτείνεται ότι ο σχεδιασμός, η ρύθμιση και η στρατηγική διαχείριση του εναέριου χώρου πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκή βάση.~~

³³ Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, της 30ής Νοεμβρίου 2001, ζητά διαρθρωτική μεταρρύθμιση προκειμένου να καταστεί δυνατή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με προσδεδειγμένα πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου και ανάπτυξη νέων αντιλήψεων και διαδικασιών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 6

~~Ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό για όλες τις κατηγορίες των χρηστών που πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία από όλους τους χρήστες ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των κρατών μελών στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας καθώς και των δεσμεύσεών τους έναντι των διεθνών οργανισμών.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Η αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου έχει θεμελιώδη σημασία για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μεγαλύτερη δυνατή ανταπόκριση στις απαιτήσεις των διαφόρων χρηστών και την επίτευξη της όσο το δυνατόν πιο ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Για όλους αυτούς τους λόγους και προκειμένου να επεκταθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ώστε να περιλάβει μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών κρατών, η Κοινότητα θα πρέπει, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εξελίξεις στο επίπεδο του Eurocontrol, να θέσει κοινούς στόχους και να καταστρώσει πρόγραμμα δράσης για την κινητοποίηση όλων των δυνάμεων, τόσο στο επίπεδό της, όσο και στο επίπεδο των κρατών μελών και των διαφόρων οικονομικών συντελεστών, προκειμένου να δημιουργήσει έναν πλέον ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 24

~~Αξιοσημειώνεται ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό εναεριο επίπεδο, αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως~~

~~αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Όταν τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς κοινοτικές απαιτήσεις, οι αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και ιδίως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας οι οποίες έχουν χαρακτήρα δημόσιας αρχής, απαιτούν λειτουργικό ή διαρθρωτικό διαχωρισμό και οργανώνονται βάσει νομικών τύπων που διαφέρουν πολύ μεταξύ των κρατών μελών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Όταν απαιτούνται ανεξάρτητοι έλεγχοι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως τέτοιοι έλεγχοι θα πρέπει να αναγνωρίζονται οι επιθεωρήσεις από τις επίσημες ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών εντός των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές από υπηρεσίες της διοίκησης ή από δημόσιο φορέα υποκείμενο στην εποπτεία των προαναφερθεισών αρχών, ανεξαρτήτως του εάν οι εκθέσεις ελέγχου δημοσιοποιούνται ή όχι.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 9

(προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- (10) Για να εξασφαλισθεί συνεπής και σταθερή εποπτεία της παροχής υπηρεσιών ανά την Ευρώπη, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία και πόρους. ~~Η ανεξαρτησία αυτή~~ Αυτό δεν θα πρέπει να εμποδίζει ~~τις εν λόγω αρχές~~ ☒ μια εθνική εποπτική αρχή ☐ να ⇒ αποτελεί μέρος ρυθμιστικής αρχής αρμόδιας για περισσότερους του ενός ρυθμιζόμενους τομείς, εάν η εν λόγω ρυθμιστική αρχή πληροί τις απαιτήσεις περί ανεξαρτησίας, ή να συμπράξει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού. ☐ ~~ασκούν τα καθήκοντά τους εντός διοικητικού πλαισίου.~~

↓ νέο

- (11) Η χρηματοδότηση των εθνικών εποπτικών αρχών θα πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξαρτησία τους και θα πρέπει να τους δίνει τη δυνατότητα να λειτουργούν σύμφωνα με τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της αμεροληψίας και της αναλογικότητας. Κατάλληλες διαδικασίες διορισμού του προσωπικού θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανεξαρτησία των εθνικών εποπτικών αρχών, διασφαλίζοντας ιδίως ότι τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις διορίζονται από δημόσια

αρχή η οποία δεν ασκεί άμεσα δικαιώματα κυριότητας επί παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη

10

⇒ νέο

- (12) Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η Επιτροπή θα πρέπει, επομένως, να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ τους ⇒ να συνεργάζονται μεταξύ τους, ⇐ προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή ⇒ πληροφοριών για τις οικείες εργασίες και αρχές λήψης αποφάσεων, ⇐ βέλτιστες πρακτικές ⇒ και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ⇐ και να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 6

~~Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, που διαθέτουν τεχνική πείρα, τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 17
(προσαρμοσμένο)

~~Οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους με τον κατάλληλο τρόπο σχετικά με όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Θα πρέπει επίσης να ζητείται η γνώμη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο³⁴.~~

34

ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

- (13) Η συνεργασία μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ATM και θα πρέπει να ενθαρρυνθεί. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να δημιουργούν μηχανισμούς συνεργασίας που δεν περιορίζονται σε προκαθορισμένες μορφές συνεργασίας και γεωγραφικές περιοχές.
- (14) Η πιστοποίηση της ασφάλειας και η εποπτεία της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας διενεργούνται από τις εθνικές αρμόδιες αρχές ή από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός), σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας χρειάζονται πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την οικονομική ευρωστία, την κάλυψη ευθύνης και την ασφάλιση, οι οποίες θα πρέπει να υπόκεινται σε οικονομικό πιστοποιητικό. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες στην Ένωση μόνον εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό ασφάλειας και το οικονομικό πιστοποιητικό.
- (15) Δεν θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου όσον αφορά την παροχή ισοδύναμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (16) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται σε αποκλειστική βάση θα πρέπει να υπόκεινται σε καθορισμό και σε ελάχιστες απαιτήσεις δημόσιου συμφέροντος.
- (17) Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να προμηθεύονται υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS), μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET) ή τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, βάσει των όρων της αγοράς, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων ασφάλειας, όταν διαπιστώνουν ότι η εν λόγω προμήθεια είναι οικονομικά αποδοτική. Η δυνατότητα προσφυγής στις εν λόγω προμήθειες αναμένεται να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία και να προωθήσει την καινοτομία στις υπηρεσίες, χωρίς να επηρεάζονται οι ειδικές ανάγκες του στρατιωτικού τομέα όσον αφορά την εμπιστευτικότητα, τη διαλειτουργικότητα, την ανθεκτικότητα του συστήματος, την πρόσβαση σε δεδομένα και την ασφάλεια της ATM από έκνομες ενέργειες.
- (18) Στην περίπτωση προμήθειας τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, αυτές δεν θα πρέπει να υπόκεινται στο σύστημα χρέωσης που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό, ούτε στο άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁵, που συνδέεται με το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω συστήματος.
- (19) Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή θα πρέπει να είναι οργανωτικά διαχωρισμένη από την παροχή CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μεταξύ άλλων μέσω του λογιστικού διαχωρισμού, ώστε να διασφαλίζεται η διαφάνεια και να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεπιδοτήσεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

³⁵ Οδηγία 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

- (20) Κατά περίπτωση, η προμήθεια υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁶ και την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁷. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις περί προμηθειών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (21) Η διαχείριση της κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών απαιτεί τη διαθεσιμότητα κοινών υπηρεσιών πληροφοριών. Προκειμένου να περιοριστεί το κόστος διαχείρισης της συγκεκριμένης κυκλοφορίας, οι τιμές για κοινές υπηρεσίες πληροφοριών θα πρέπει να βασίζονται στο κόστος και σε ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, και θα πρέπει επίσης να υπόκεινται στην έγκριση των εθνικών εποπτικών αρχών. Για να καταστεί εφικτή η παροχή της υπηρεσίας, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να καθιστούν διαθέσιμα τα απαιτούμενα δεδομένα.
- (22) Τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης έχουν ως στόχο να καταστήσουν αποδοτικότερες ως προς το κόστος τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται υπό όρους διαφορετικούς από τους όρους της αγοράς και να προωθήσουν τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και θα πρέπει, για τον σκοπό αυτόν, να περιλαμβάνουν σχετικά και κατάλληλα κίνητρα. Δεδομένου αυτού του στόχου, τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης δεν θα πρέπει να καλύπτουν τις υπηρεσίες που παρέχονται βάσει των όρων της αγοράς.
- (23) Για να είναι όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη, η απαραίτητη εποπτεία των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης θα πρέπει να ανατίθεται στους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
- (24) Οι αρμοδιότητες για την εποπτεία των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης θα πρέπει να κατανέμονται καταλλήλως.
- (25) Δεδομένων του διασυνοριακού χαρακτήρα και των στοιχείων δικτύου που συνδέονται εγγενώς με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και του γεγονότος ότι, κατά συνέπεια, ιδίως οι επιδόσεις πρέπει να αξιολογούνται σε σχέση με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, αρμόδιο για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή θα πρέπει να είναι όργανο της Ένωσης, υποκείμενο σε δικαστικό έλεγχο από όργανο προσφυγής και, εντέλει, από το Δικαστήριο. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα εκτελούνται με υψηλό επίπεδο εμπειρογνωσίας και την απαραίτητη ανεξαρτησία, το εν λόγω όργανο της Ένωσης θα πρέπει να είναι ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ), ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες διακυβέρνησης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, έχοντας επίγνωση των τοπικών συνθηκών η οποία είναι απαραίτητη για την αξιολόγηση τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, θα πρέπει να είναι αρμόδιες για την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η κατανομή των δαπανών μεταξύ υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών

³⁶ Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65)

³⁷ Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

αεροναυτιλίας αποτελεί ενιαία λειτουργία που αφορά αμφότερα τα είδη υπηρεσιών, και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπόκειται στην εποπτεία του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ.

- (26) Τα προσχέδια επιδόσεων στον τομέα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και να πληρούν ορισμένα ποιοτικά κριτήρια, ώστε να εξασφαλίζεται στον μέγιστο εφικτό βαθμό ότι οι στόχοι που τίθενται επιτυγχάνονται αποτελεσματικά. Η διαδικασία αξιολόγησης θα πρέπει να διασφαλίζει την ταχεία αντιμετώπιση ελλείψεων.
- (27) Η εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου θα πρέπει να υπόκειται σε εξειδικευμένα κριτήρια, λαμβανομένου υπόψη του ιδιαίτερου χαρακτήρα των λειτουργιών αυτών. Οι λειτουργίες δικτύου θα πρέπει να υπόκεινται σε στόχους επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.
- (28) Το σύστημα χρέωσης θα πρέπει να βασίζεται στην αρχή ότι οι χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνουν τις δαπάνες που προκύπτουν από την παροχή των λαμβανόμενων υπηρεσιών, θα πρέπει όμως να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι καταλογιστέες στην εν λόγω υπηρεσία δαπάνες και δεν καλύπτονται διαφορετικά. Οι δαπάνες που συνδέονται με τον διαχειριστή δικτύου θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις καθορισμένες επιλέξιμες δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνονται οι χρήστες του εναέριου χώρου. Τα τέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική αποδοτικότητα, οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και θα πρέπει να προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας.
- (29) Δεδομένου του διασυνοριακού χαρακτήρα της αεροπορίας, θα πρέπει να θεσπιστούν σε επίπεδο Ένωσης μηχανισμοί για τη διαφοροποίηση των τελών, ώστε να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις και η ποιότητα των υπηρεσιών, ιδίως με αύξηση της χρήσης βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αύξηση της χωρητικότητας και μείωση των καθυστερήσεων, και, παράλληλα, να διατηρείται βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν μηχανισμούς σε τοπικό επίπεδο όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες.
- (30) Προκειμένου να δοθούν κίνητρα στους χρήστες του εναέριου χώρου να χρησιμοποιούν τη συντομότερη διαδρομή όταν εκτελούν πτήσεις, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης, θα πρέπει να είναι δυνατόν να καθοριστεί κοινή τιμή μονάδας για τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή σε ολόκληρο τον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ο καθορισμός τυχόν κοινής τιμής μονάδας θα πρέπει να είναι ουδέτερος ως προς τα έσοδα για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
- (31) Θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις για τη διαφάνεια των λογαριασμών των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως ένα μέσο πρόληψης των διεπιδοτήσεων και των επακόλουθων στρεβλώσεων.
- (32) Οι λειτουργίες του δικτύου ATM θα πρέπει να συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να στηρίζουν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης. Θα πρέπει να διασφαλίζουν τη βιώσιμη, αποδοτική και περιβαλλοντικά βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου και των εν ανεπαρκεία πόρων, να αντικατοπτρίζουν τις επιχειρησιακές ανάγκες ως προς την ανάπτυξη της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM και να παρέχουν στήριξη σε περίπτωση κρίσεων δικτύου. Ορισμένα καθήκοντα που συμβάλλουν στην εκτέλεση των εν λόγω

λειτουργιών θα πρέπει να διεκπεραιώνονται από διαχειριστή δικτύου, η δράση του οποίου θα πρέπει να εμπλέκει όλους τους ενδιαφερόμενους επιχειρησιακούς φορείς.

(33) Κατά τη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου, θα πρέπει να υπερισχύει το συμφέρον του δικτύου. Ως εκ τούτου, τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων θα πρέπει να ενεργούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων του δικτύου. Οι διαδικασίες για τη συλλογική λήψη αποφάσεων θα πρέπει να προασπίζονται το συμφέρον του δικτύου και να καθιστούν εφικτές τη διευθέτηση ζητημάτων και την επίτευξη συναίνεσης, όπου αυτό είναι εφικτό.

(34) Για να επικεντρωθούν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους και για να αυξηθεί η δυνατότητα επιρροής των χρηστών του εναερίου χώρου στη λήψη αποφάσεων που τους αφορούν, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικότερη η διαβούλευση και η συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
11 (προσαρμοσμένο)

~~Οι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αιτιολογούνται αντικειμενικά και να είναι αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς καθώς και σύμφωνοι προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, το Νοέμβριο του 2000, επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο τη διάκριση μεταξύ κανονιστικής δράσης και παροχής υπηρεσιών καθώς και για την καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης με στόχο την τήρηση των στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος, κυρίως όσον αφορά την ασφάλεια, και τη βελτίωση των μηχανισμών τελών.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Παράλληλα με την εγγύηση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών, θα πρέπει να καθιερωθεί κοινό σύστημα για την πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στο πλαίσιο του οποίου να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να παρακολουθείται τακτικά η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία από όλα τα κράτη μέλη ώστε να επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν υπηρεσίες σε κράτη μέλη~~

διαφορετικά από τη χώρα στην οποία έλαβαν τα πιστοποιητικά τους, εντός των ορίων των απαιτήσεων ασφαλείας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 14

Για να διευκολυνθεί η ασφαλής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στα σύνορα των κρατών μελών προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών τους, το σύστημα πιστοποίησης θα πρέπει να προβλέπει πλαίσιο που να επιτρέπει στα κράτη μέλη να ορίζουν παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως της προέλευσης της πιστοποίησής τους.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 5

Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, συνδέεται με την άσκηση των εξουσιών δημόσιας αρχής οι οποίες δεν είναι τέτοιες οικονομικής φύσεως ώστε να δικαιολογούν την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της συνθήκης.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 13

Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης καθώς και υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών θα πρέπει να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιομορφιών των υπηρεσιών αυτών και τηρουμένου υψηλού επιπέδου ασφαλείας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 15

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφαλείας, να ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών ως προς το σύνολο ή μέρος του υπό την ευθύνη τους εναέριου χώρου, χωρίς να απαιτείται πρόσκληση προς υποβολή προσφορών.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 19

Οι όροι για την επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να είναι δίκαιοι και διαφανείς.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 20

Τα τέλη χρήσης θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών που παρέχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα κράτη μέλη. Το επίπεδο των τελών χρήσης θα πρέπει να είναι ανάλογο προς τις δαπάνες, λαμβανομένων υπόψη των στόχων της ασφαλείας και της οικονομικής αποδοτικότητας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 21

~~Δεν θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου όσον αφορά την παροχή ισοδύναμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 22

~~Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσφέρουν ορισμένες διευκολύνσεις και υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, το κόστος των οποίων θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν βάσει της αρχής «ο χρήστης πληρώνει», που σημαίνει ότι ο χρήστης του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνει για τις δαπάνες που προκαλεί στο σημείο χρήσης ή όσο το δυνατό εγγύτερα σε αυτό.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 23

~~Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η διαφάνεια των δαπανών που συνεπάγονται οι εν λόγω διευκολύνσεις ή υπηρεσίες. Συνεπώς, θα πρέπει να δίδονται εξηγήσεις στους χρήστες του εναέριου χώρου για κάθε μεταβολή του συστήματος ή του ύψους των τελών. Οι αλλαγές ή οι επενδύσεις που προτείνονται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αιτιολογούνται στο πλαίσιο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικητικών φορέων τους και των χρηστών του εναέριου χώρου.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 24

~~Θα πρέπει να υπάρχει περιθώριο προσαρμογής των τελών που συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της δυναμικότητας του συστήματος. Η παροχή οικονομικών κινήτρων μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο μέσο για την επίσπευση της εισαγωγής εξοπλισμού εδάφους ή αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που αυξάνει τη δυναμικότητα, για την επιβράβευση των υψηλών επιδόσεων ή για την αντιστάθμιση της επιλογής λιγότερο επιθυμητών δρομολογίων.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 25

~~Στο πλαίσιο των εσόδων που εισπράττονται για να υπάρξει εύλογη απόδοση των επενδύσεων και σε άμεση συσχέτιση με τις οικονομίες που επιτυγχάνονται χάρη στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η Επιτροπή θα πρέπει να μελετήσει τη δυνατότητα δημιουργίας αποθεματικού με στόχο τη μείωση του αντίκτυπου απότομης αύξησης των τελών για τους χρήστες του εναέριου χώρου σε περιόδους μειωμένης κίνησης.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 26

~~Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη σκοπιμότητα χορήγησης προσωρινής οικονομικής ενίσχυσης για μέτρα που αυξάνουν τη δυναμικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο σύνολό του.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 27

~~Η θέσπιση και επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να αναθεωρείται από την Επιτροπή σε τακτά διαστήματα, σε συνεργασία με το Eurocontrol και με τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους χρήστες του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Οι δραστηριότητες του Eurocontrol επιβεβαιώνουν ότι η μεμονωμένη ανάπτυξη του δικτύου αεροδιαδρομών και της δομής του εναέριου χώρου δεν συνιστά ρεαλιστική προσέγγιση, καθώς κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) που εκτείνεται εντός και εκτός των ορίων της Κοινότητας.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 13

~~Είναι ουσιώδες να επιτευχθεί μια κοινή, εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου όσον αφορά τις διαδρομές και τους τομείς, να βασίζεται η σημερινή και μελλοντική οργάνωση του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές και να ισχύουν εναρμονισμένοι κανόνες για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του εναέριου χώρου.~~

↓ νέο

(35) Η διαθεσιμότητα χρήσιμων επιχειρησιακών δεδομένων είναι θεμελιώδους σημασίας για την ευέλικτη παροχή υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας, σε διασυνοριακή και ενωσιακή βάση. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα στους σχετικούς ενδιαφερομένους, μεταξύ άλλων σε δυνητικούς νέους παρόχους υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας. Η ακρίβεια των πληροφοριών, μεταξύ άλλων σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου και τις ιδιαίτερες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας, και η έγκαιρη διανομή των πληροφοριών αυτών στους πολιτικούς και στρατιωτικούς ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και την απόδοση των πτητικών λειτουργιών. Η έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να ωφεληθούν από τις δομές του εναερίου χώρου που τίθενται στη διάθεσή τους κατά τη συμπλήρωση ή την αναπροσαρμογή των οικείων σχεδίων πτήσης.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι αρμόδιες για δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάζουν τη γενική εναέρια κυκλοφορία, μέσω κατάλληλων ρυθμίσεων.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 17

~~Οι λογαριασμοί όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν διαφανέστεροι.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Αναμένεται ότι η θέσπιση εναρμονισμένων αρχών και όρων πρόσβασης στα επιχειρησιακά δεδομένα θα διευκολύνει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη λειτουργία των χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολημένων σε νέο περιβάλλον.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Θα πρέπει να καθιερωθεί προσδευτικά ένας πλέον ενοποιημένος εναέριος χώρος για την εν πτήση γενική εναέρια κυκλοφορία στον ανώτερο εναέριο χώρο· η διαπαφή μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου εναέριου χώρου θα πρέπει επίσης να καθορισθεί αναλόγως.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Μια ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου («EUR»), που θα περιλαμβάνει τον ανώτερο εναέριο χώρο υπό την ευθύνη των κρατών μελών εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να διευκολύνει τον κοινό προγραμματισμό και τη δημοσίευση των αεροναυτικών πληροφοριών προς αντιμετώπιση των περιφερειακών συμφορήσεων.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
30 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- (36) Η παροχή ~~σύγχρονων~~ πλήρων, υψηλής ποιότητας και έγκαιρων αεροναυτικών πληροφοριών έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και στη διευκόλυνση της πρόσβασης ~~και ελευθερίας κίνησης~~ στον ~~κοινοτικό~~ ☒ ενωσιακό ☒ εναέριο χώρο και των δυνατοτήτων μετακίνησης εντός αυτού. ~~Λαμβάνοντας υπόψη το γενικό πρόγραμμα ATM, η Επιτροπή πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία να εκσυγχρονίσει τον τομέα αυτό σε συνεργασία με τον Eurocontrol και να εξασφαλίσει ότι οι χρήστες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα από ένα και μόνο δημόσιο σημείο πρόσβασης, το οποίο θα παρέχει σύγχρονη, εύχρηστη, επικυρωμένη και ολοκληρωμένη ενημέρωση.~~ ⇒ Η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω κατάλληλης πληροφοριακής υποδομής ⇐.

- (37) Η ασφαλής και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου, η οποία στην πράξη βασίζεται κυρίως στην έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου και του αποτελεσματικού συντονισμού πολιτικού και στρατιωτικού τομέα, όπως καθορίζεται από τον ΔΟΠΑ. Θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες για τη διασφάλιση της εφαρμογής αυτής της έννοιας και η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να προβλέπει μέτρα που θα εξασφαλίζουν μεγαλύτερη εναρμόνιση.
- (38) Στόχος του σχεδίου SESAR είναι να καταστεί εφικτή η ασφαλής, αποδοτική και περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μέσω του εκσυγχρονισμού του ευρωπαϊκού και παγκόσμιου συστήματος ATM. Για την πλήρη αποτελεσματικότητα του σχεδίου, θα πρέπει να επιτευχθεί κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των φάσεων του σχεδίου. Το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM θα πρέπει να προκύψει από τη φάση καθορισμού του SESAR και να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης.
- (39) Η έννοια των κοινών έργων θα πρέπει να αποσκοπεί στην έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν αντίκτυπο σε ολόκληρο το δίκτυο. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει τη διενέργεια ανάλυσης κόστους-οφέλους όσον αφορά τη χρηματοδότηση για να επισπευσθεί η ανάπτυξη του σχεδίου SESAR.
- (40) Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM οι οποίες θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 θα πρέπει να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εν λόγω συστημάτων και συστατικών στοιχείων, προς όφελος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ποικίλες συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη εναρμόνισης της ταξινόμησης του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Η αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου θα πρέπει να βασίζεται στις επιχειρησιακές απαιτήσεις ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων. Οι κοινές γενικές αρχές για τη δημιουργία ενιαίων λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου θα πρέπει να καταρτισθούν στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με το Eurocontrol και βάσει τεχνικών συμβουλών εκ μέρους του.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 14

~~Η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου θα πρέπει να εφαρμόζεται αποτελεσματικά· είναι αναγκαίο να βελτιωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η χρήση των~~

~~τομέων εναέριου χώρου, ιδιαίτερος στη διάρκεια περιόδων αιχμής για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και στον εναέριο χώρο υψηλής κυκλοφορίας, με συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη χρήση των τομέων αυτών για στρατιωτικές επιχειρήσεις και στρατιωτική εκπαίδευση. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να διατεθούν οι απαιτούμενοι πόροι για την αποτελεσματική εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών απαιτήσεων.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 15

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθούν να συνεργάζονται με τα όμορα κράτη μέλη για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου κατά τη διέλευση των εθνικών συνόρων.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Οι διαφορές στην οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας στην Κοινότητα εμποδίζουν την ομοιόμορφη και έγκαιρη διαχείριση του εναέριου χώρου και την υλοποίηση των αλλαγών. Η επιτυχία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εξαρτάται από την ουσιαστική συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, με την επιφύλαξη των εξουσιών και των ευθυνών των κρατών μελών στον αμυντικό τομέα.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 17

~~Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις και η στρατιωτική εκπαίδευση θα πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων πλήττει την ασφαλή και αποτελεσματική τους διεξαγωγή.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Θα πρέπει να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να παρέχεται συνδρομή στις υφιστάμενες επιχειρησιακές μονάδες, συμπεριλαμβανομένης της κεντρικής μονάδας διαχείρισης της ροής του Eurocontrol, προκειμένου να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των πτήσεων.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Ο εναέριος χώρος αποτελεί περιορισμένο μέσο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί καλύτερα και αποτελεσματικά μόνο εφόσον λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις όλων των χρηστών και εφόσον, όπου απαιτείται, εκπροσωπούνται σε όλη την ανάπτυξη, τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβάνοντας την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 25

~~Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή³⁸.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 26
(προσαρμοσμένο)

~~Το άρθρο 8 παράγραφος 2, των προτύπων διαδικαστικών κανόνων για τις επιτροπές³⁹, που έχει θεσπισθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, προβλέπει έναν πρότυπο κανόνα σύμφωνα με τον οποίο ο πρόεδρος μιας επιτροπής μπορεί να αποφασίζει να προσκαλεί τρίτους στις συνεδριάσεις της. Εφόσον χρειάζεται, ο πρόεδρος της Επιτροπής του Ενιαίου Ουρανού θα πρέπει να προσκαλεί εκπροσώπους του Eurocontrol να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις ως παρατηρητές ή εμπειρογνώμονες.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες εναερίου χώρου, οι αερολιμένες, η αεροναυτιλιακή βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Είναι επιθυμητό η εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού να επεκταθεί σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο της συμμετοχής της Κοινότητας στις εργασίες του Eurocontrol, μετά την προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol, είτε με συμφωνίες που συνάπτει η Κοινότητα με αυτές τις χώρες.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 13

~~Η προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού εναερίου χώρου.~~

³⁸ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

³⁹ ΕΕ C 38 της 6.2.2001, σ. 3.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 14

~~Κατά τη διαδικασία υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού η Κοινότητα θα πρέπει, εφόσον απαιτείται, να επιδιώξει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο συνεργασίας με τον Eurocontrol, προκειμένου να επιτευχθούν κανονιστικές συνέργιες και συνεπείς προσεγγίσεις και να αποφευχθεί οποιαδήποτε επικάλυψη μεταξύ των δύο πλευρών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 15
(προσαρμοσμένο)

~~Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο φορέας που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνομοσύνη για την υποστήριξη της Κοινότητας στο ρυθμιστικό της έργο. Συνεπώς, θα πρέπει να αναπτυχθούν εκτελεστικοί κανόνες για τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, δυνάμει εντολών προς τον οργανισμό αυτό, σύμφωνα με όρους που θα περιληφθούν σε πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Η εκπόνηση των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού απαιτεί διευρυμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών προϋποθέτει επίσης ομοιόμορφα και υψηλά πρότυπα ασφαλείας για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Θα πρέπει να διενεργηθούν ρυθμίσεις με σκοπό την εναρμόνιση των συστημάτων χορήγησης αδειών για ελεγκτές, προκειμένου να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα των ελεγκτών και να προαχθεί η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 28

~~Λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας των πληροφοριών που αφορούν τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν θα πρέπει να αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, με την επιφύλαξη οργάνωσης συστήματος παρακολούθησης και δημοσιοποίησης των επιδόσεων αυτών των παρόχων υπηρεσιών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως συνόλου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει να αξιολογούνται σε τακτά διαστήματα, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της ανάγκης διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας, προκειμένου να εξακριβώνεται η αποτελεσματικότητα των θεσπιζόμενων μέτρων και να προτείνονται νέα μέτρα.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 21

~~Οι επιπτώσεις των μέτρων που λαμβάνονται κατ'εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αξιολογούνται βάσει εκθέσεων που θα πρέπει να υποβάλλει η Επιτροπή σε τακτά διαστήματα.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Είναι σκόπιμο να εξετασθεί η επέκταση των εννοιών που ισχύουν όσον αφορά τον ανώτερο εναέριο χώρο στον κατώτερο εναέριο χώρο, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και κατάλληλες μελέτες.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 22

~~Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την οργάνωση των ενόπλων δυνάμεών τους. Η εξουσία αυτή μπορεί να οδηγήσει τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι ένοπλες δυνάμεις τους διαθέτουν επαρκή εναέριο χώρο ώστε να διατηρούν κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης και άσκησης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρήτρα διασφάλισης που να επιτρέπει την άσκηση της εξουσίας αυτής.~~

↓ νέο

(41) Για να ληφθούν υπόψη τεχνικές και επιχειρησιακές εξελίξεις, με την τροποποίηση ιδίως των παραρτημάτων, ή με τη συμπλήρωση των διατάξεων για τη διαχείριση δικτύου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πράξεις κατ'εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το περιεχόμενο και ο σκοπός κάθε εξουσιοδότησης καθορίζονται λεπτομερώς στα σχετικά άρθρα. Κατά την έκδοση κατ'εξουσιοδότηση πράξεων κατά τον παρόντα κανονισμό, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁴⁰. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να

⁴⁰ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (42) Θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, ώστε να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις διαδικασίες προσλήψεων και επιλογής για τις εθνικές εποπτικές αρχές, τους κανόνες για την οικονομική πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους κανόνες για την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης, ιδίως ως προς τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, την κατηγοριοποίηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα κριτήρια και τις διαδικασίες αξιολόγησης των προσχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του διαχειριστή δικτύου, την παρακολούθηση των επιδόσεων, τους κανόνες παροχής πληροφοριών για δαπάνες και τέλη, το περιεχόμενο και τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη και τον καθορισμό τιμών μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τους μηχανισμούς παροχής κινήτρων και επιμερισμού του κινδύνου, τον διορισμό του διαχειριστή δικτύου και τους όρους και τις προϋποθέσεις του εν λόγω διορισμού, τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης που αυτός θα πρέπει να εφαρμόζει, τους κανόνες εκτέλεσης των λειτουργιών δικτύου, τις διαδικασίες διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη περί μειζόνων επιχειρησιακών αποφάσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τις απαιτήσεις περί διαθεσιμότητας επιχειρησιακών δεδομένων, τις προϋποθέσεις πρόσβασης και τον καθορισμό τιμών πρόσβασης, την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, καθώς και τον προσδιορισμό κοινών έργων και των εφαρμοστέων μηχανισμών διακυβέρνησής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴¹.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
11 (προσαρμοσμένο)

- (43) Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερώνονται καλύτερα και να γνωμοδοτούν για όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Σε ~~κοινωνικό~~ ☒ ενωσιακό ☐ επίπεδο, θα πρέπει να γνωμοδοτήσει επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής⁴².

⁴¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁴² ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 20
(προσαρμοσμένο)

- (44) Οι ~~κυρώσεις~~ ☒ ποινές ☒ που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού ~~καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια.
-

↓ νέο

- (45) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, λόγω της νομικής θέσης του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά την κυριαρχία και τη δικαιοδοσία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.
-

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 24
(προσαρμοσμένο)

- (46) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η ~~δημιουργία~~ ☒ υλοποίηση ☒ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη ~~λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και~~ ☒ αλλά ☒ ~~συνεπώς~~ ☒, λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, ☒ μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε ~~κοινοτικό~~ ☒ ενωσιακό ☒ επίπεδο, ~~αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒ δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του ☒ εν λόγω ☒ στόχου ~~αυτού~~.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ☒ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ☒

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 1

~~Στόχος~~ ☒ Αντικείμενο ☒ και πεδίο εφαρμογής

1. ⇒ Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την αποτελεσματική λειτουργία ☒ ~~Στόχος της προτοβουλίας~~ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ~~είναι να βελτιωθούν~~ ☒ ώστε να ενισχυθούν ☒ τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (~~ATM~~) και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (~~ANS~~) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο ~~αεροδιαδρόμων~~, έναν προοδευτικά πιο ενοποιημένο εναέριο χώρο, συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται ~~αποκλειστικά~~ στην ~~κριτήρια~~ ασφάλεια, στην απόδοση ~~και τεχνικής επάρκειας~~, ⇒ στη διαλειτουργικότητα και στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό ☒, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου, ⇒ των πολιτών και του περιβάλλοντος. ☒ ~~Για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου, ο παρών κανονισμός θεσπίζει εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 (προσαρμοσμένο)

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφαλείας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 44 ~~13~~. Ο παρών κανονισμός ~~και τα μέτρα του άρθρου 3~~ δεν ~~καλύπτουν~~ ☒ καλύπτει ☒ τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 3 (προσαρμοσμένο)

3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων του άρθρου 3~~ δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»). Στο πλαίσιο αυτό, ~~ένας πρόσθετος~~ στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να επικουρεί τα κράτη μέλη, στους τομείς τους οποίους καλύπτει, ως προς την εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του.

↓ 550/2004

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι~~

~~ΓΕΝΙΚΑ~~

~~Άρθρο 1~~

~~Πεδίο εφαρμογής και στόχος~~

~~1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση κοινών απαιτήσεων για την ασφαλή και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας.~~

~~2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, σύμφωνα με τον κανονισμό-πλαισίο και εντός του πεδίου εφαρμογής του τελευταίου.~~

↓ 551/2004

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι~~

~~ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

~~Άρθρο 1~~

~~Στόχος και πεδίο εφαρμογής~~

~~1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η υποστήριξη της έννοιας ενός προοδευτικά πλέον ενοποιημένου λειτουργικού εναέριου χώρου στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και η καθιέρωση κοινών διαδικασιών σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης~~

προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής λειτουργία της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

~~2. Η χρήση του εναέριου χώρου υποβοηθεί την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως συνεκτικό και συνεπές σύνολο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)⁴³.~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~43. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, ο Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ICAO EUR και AFI, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό για την παροχή υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ICAO, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.~~

↓ 551/2004

~~4. Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης που περιλαμβάνονται στον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 1

~~4. Εξυπακούεται ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.~~

↓ νέο

5. [Σε περίπτωση που ο κανονισμός εκδοθεί πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου: Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ.]

6. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, όταν γίνεται αναφορά στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός), η αναφορά αυτή νοείται ότι απευθύνεται στον Οργανισμό υπό την ιδιότητά του ως αρχής

⁴³ ~~Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3,~~ εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~1. «Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:~~

~~12.~~ «Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου» σημαίνει ☒ υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ☒ (ATC) για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.

~~23.~~ «Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών» σημαίνει υπηρεσία, εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή των αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων των αναγκών για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.

~~35.~~ «Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει ☒ μία ή περισσότερες ☒ υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.

~~44.~~ «Υπηρεσίες αεροναυτιλίας ☒ (ANS) ☒ » σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης ☒ (CNS) ☒ , μετεωρολογικές υπηρεσίες ~~που προορίζονται για την αεροναυτιλία~~ ☒ (MET) ☒ , ~~και~~ υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών ☒ (AIS) ☒ , ~~και~~ και υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS). ⇐

~~51.~~ «Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:

α) την πρόληψη των συγκρούσεων

i) μεταξύ αεροσκαφών ~~και~~

ii) στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων ~~και~~

β) τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.

↓ νέο

6. «υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας»: υπηρεσίες συλλογής, συγκέντρωσης και ενοποίησης επιχειρησιακών δεδομένων από παρόχους υπηρεσιών επιτήρησης, από παρόχους υπηρεσιών MET και AIS και λειτουργιών δικτύου, καθώς και από άλλες

συναφείς οντότητες, ή υπηρεσίες παροχής επεξεργασμένων δεδομένων για σκοπούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας·

7. «διαχείριση ροής και χωρητικότητας εναέριας κυκλοφορίας (ATFCM)»: υπηρεσία που αποσκοπεί στην προστασία του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από τη συμφόρηση και στη βελτιστοποίηση της χρήσης της διαθέσιμης χωρητικότητας·

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~89.~~ «Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ☒ (ATFM) ☒ » σημαίνει καθήκοντα ⇒ ή υπηρεσία ⇐ που καθιερώθηκαν με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας ⇒ και καλύπτουν την πλήρη τροχιά ⇐ διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 2 στοιχείο β)

⇒ νέο

~~910.~~ ως «διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)» νοείται το σύνολο των εναέριων λειτουργιών ⇒ ή υπηρεσιών ⇐ και των λειτουργιών ή υπηρεσιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών δραστηριοτήτων·

↓ 549/2004

~~1011.~~ «Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συναγερμού, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες EEK (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

~~116.~~ «Τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων στο χώρο και το χρόνο, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

~~127.~~ «Διαχείριση του εναέριου χώρου» σημαίνει λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.

↓ νέο

13. «δομή εναέριου χώρου»: συγκεκριμένο όγκο εναέριου χώρου που καθορίζεται με σκοπό τη διασφάλιση της ασφαλούς και βέλτιστης λειτουργίας των αεροσκαφών·

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο α)
(προσαρμοσμένο)

~~148~~ ως «χρήστες του εναέριου χώρου» νοούνται οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν ☒ σύμφωνα με τους ☒ κανόνες ☒ ☒ ~~☒~~ γενικής εναέριας κυκλοφορίας·

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο ζ)

~~1523β~~ «υπηρεσία συνέγερσης» σημαίνει υπηρεσία ενημέρωσης των ενδεδειγμένων οργανισμών σχετικά με τα αεροσκάφη που χρήζουν αρωγής έρευνας και διάσωσης και, κατά περίπτωση, συνδρομής των οργανισμών αυτών.

↓ 549/2004
⇒ νέο

~~1613~~ «Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης» σημαίνει υπηρεσία ΕΕΚ για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.

~~1712~~ «Υπηρεσία ελέγχου περιοχής» σημαίνει υπηρεσία ΕΕΚ για ελεγχόμενες πτήσεις ⇒ σε περιοχές ελέγχου ⇐ ~~σε τμήμα του εναέριου χώρου.~~

↓ νέο

18. «βασική τιμή»: τιμή που ορίζεται κατ' εκτίμηση με σκοπό τον καθορισμό στόχων επιδόσεων και αφορά καθορισμένο κόστος ή καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διάρκεια του έτους που προηγείται της έναρξης της σχετικής περιόδου αναφοράς·

19. «ομάδα αναφοράς»: ομάδα παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον·

20. «τιμή κατανομής»: η τιμή που προκύπτει, για συγκεκριμένο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, από την κατανομή ενωσιακού στόχου επιδόσεων στο επίπεδο κάθε παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η οποία χρησιμεύει ως σημείο

αναφοράς για την αξιολόγηση της συνέπειας του στόχου επιδόσεων που καθορίζεται στο προσχέδιο επιδόσεων με τον ενωσιακό στόχο επιδόσεων·

↓ 549/2004

~~14. «Δέση υπηρεσιών» σημαίνει δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο δ)
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~2115.~~ «πιστοποιητικό» σημαίνει έγγραφο που εκδίδεται ⇒ από τον Οργανισμό, ⇐ από εθνική ~~εποπτική~~ ⇒ αρμόδια ⇐ αρχή ☒ ή από εθνική εποπτική αρχή, ☒ σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το εθνικό δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι ένας συγκεκριμένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ⇒ και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ⇐ πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία·

↓ νέο

22. «κοινή υπηρεσία πληροφοριών (CIS)»: υπηρεσία που συνίσταται στη συλλογή στατικών και δυναμικών δεδομένων και στη διάδοσή τους, ώστε να καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών·

↓ 549/2004

~~2316.~~ «Υπηρεσίες επικοινωνίας» σημαίνει σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρα/εδάφους και αέρα/αέρα για σκοπούς ΕΕΚ.

~~18. «Αντίληψη λειτουργίας» σημαίνει τα κριτήρια για την επιχειρησιακή χρήση του ΕΔΔΕΕΚ ή μέρους αυτού.~~

~~2419.~~ «Συστατικά στοιχεία» νοούνται τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) .

↓ νέο

25. «περιοχή ελέγχου»: ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος επάνω από συγκεκριμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της Γης·

26. «συλλογική λήψη αποφάσεων»: διαδικασία κατά την οποία η λήψη αποφάσεων γίνεται με βάση διάδραση και διαβούλευση με τα κράτη μέλη, τους επιχειρησιακούς ενδιαφερομένους και άλλους παράγοντες, κατά περίπτωση.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο ι)
⇒ νέο

~~2741.~~ «διασυνοριακές υπηρεσίες» σημαίνει ~~οιαδήποτε κατάσταση όπου~~
~~αερονautιλιακές υπηρεσίες που~~ παρέχονται σε ένα κράτος μέλος από πάροχο
⇒ που έχει την κύρια εγκατάστασή του σε άλλο κράτος μέλος ⇐ ~~πιστοποιημένο σε~~
~~άλλο κράτος μέλος.~~

↓ νέο

28. «δήλωση»: για τους σκοπούς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αερονautιλίας, δήλωση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

29. «υπηρεσίες αερονautιλίας κατά τη διαδρομή»: υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζονται με τον έλεγχο αεροσκάφους από το τέλος της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου έως την έναρξη της φάσης προσέγγισης και προσγειώσεως και τις υποκείμενες υπηρεσίες αερονautιλίας που είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή.

30. «ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή»: ο όγκος εναέριου χώρου που εκτείνεται από το έδαφος έως και τον ανώτερο εναέριο χώρο, στον οποίο παρέχονται υπηρεσίες αερονautιλίας κατά τη διαδρομή και για τον οποίο έχει καθοριστεί ενιαία βάση κόστους.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~3120.~~ «Eurocontrol» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αερονautιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αερονautιλίας⁴⁴.

~~3247.~~ «Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων, που απαριθμούνται στο παράρτημα ~~VIII~~ σημείο 3.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)⁴⁵, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αερονautιλίας στην ~~Κοινότητα~~ Ένωση, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.

⁴⁴ ~~Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.~~

⁴⁵ ~~Βλέπε σελίδα 33 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο γ)
(προσαρμοσμένο)

~~3313α.ως « ☒ ευρωπαϊκό ☒ γενικό πρόγραμμα ATM» νοείται το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK του Συμβουλίου⁴⁶, της 30ής Μαρτίου 2009, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)⁴⁷ και όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια .~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο στ)
⇒ νέο

3422.ως «ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου» νοείται μια αντίληψη διαχείρισης του εναέριου χώρου, ⇒ η οποία βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος δεν θα πρέπει να ορίζεται ούτε ως αμιγώς πολιτικός εναέριος χώρος ούτε ως αμιγώς στρατιωτικός εναέριος χώρος, αλλά θα πρέπει να θεωρείται ως ένα συνεχές εντός του οποίου πρέπει να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις των χρηστών στον βαθμό του εφικτού ⇐ ~~η οποία εφαρμόζεται στην ευρωπαϊκή διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας με βάση το “Εγχειρίδιο διαχείρισης εναέριου χώρου για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου” που έχει εκδώσει ο Eurocontrol.~~

↓ 549/2004

~~23.«Περιοχή πληροφοριών πτήσης» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 2 στοιχείο ζ)

3523α.«υπηρεσία πληροφοριών πτήσης» σημαίνει υπηρεσία παροχής συμβουλών και χρήσιμων πληροφοριών για την ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων·

⁴⁶ EE L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) (EE L 064 της 2.3.2007, σ. 1).

↓ 549/2004

~~24. «Επίπεδο πίεσης» σημαίνει επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1013,2 εκτοπασκάλ και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διακένα πίεσης.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 2 στοιχείο η)

~~25. ως «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου» νοείται το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και έχει καθορισθεί ανεξαρτήτως κρατικών συνόρων, εντός του οποίου η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και συναφών υπηρεσιών βασίζεται στις επιδόσεις και βελτιστοποιείται με στόχο την καθιέρωση, σε κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, αυξημένης συνεργασίας μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή, κατά περίπτωση, ολοκληρωμένου παρόχου.~~

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~3626.~~ «Γενική εναέρια κυκλοφορία» σημαίνει το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι ☒ εν λόγω ☒ κινήσεις ~~αυτές~~ διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ☒ Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας του 1944 ☒ ICAO.

~~27. «ICAO» σημαίνει τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.~~

~~3728.~~ «Διαλειτουργικότητα» σημαίνει ένα σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. ~~Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται χάρη στη συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις.~~

~~3829.~~ «Μετεωρολογικές υπηρεσίες» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, ⇒ προειδοποιήσεις, ⇐ ☒ ενημερώσεις ☒ ~~δελτία~~ και παρατηρήσεις ⇒ για σκοπούς αεροναυτιλίας ⇐, καθώς και ό,τι άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.

↴ νέο

39. «εθνική αρμόδια αρχή»: οι οντότητες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 34 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·

40. «εθνική εποπτική αρχή»: ο εθνικός φορέας ή οι εθνικοί φορείς στους οποίους ένα κράτος μέλος αναθέτει τα καθήκοντα που προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, πλην των καθηκόντων που καλύπτονται από την εθνική αρμόδια αρχή·

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~4130~~ 4130. «Υπηρεσίες πλοήγησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη.

↴ νέο

42. «κρίση δικτύου»: κατάσταση αδυναμίας παροχής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο απαιτούμενο επίπεδο, η οποία οδηγεί σε μεγάλη απώλεια χωρητικότητας του δικτύου, ή σε μεγάλη ανισορροπία μεταξύ χωρητικότητας του δικτύου και ζήτησης, ή σε μεγάλη απώλεια ροής πληροφοριών σε ένα ή και περισσότερα μέρη του δικτύου μετά από κάποια ασυνήθη και απρόβλεπτη κατάσταση·

43. «διαχειριστής δικτύου»: ο φορέας που είναι επιφορτισμένος με τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 26, σύμφωνα με το άρθρο 27·

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~4431~~ 4431. «Επιχειρησιακά δεδομένα» σημαίνει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται ~~για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων~~ ⇒ για επιχειρησιακούς σκοπούς ⇐ από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους υπευθύνους των αερολιμένων και τους άλλους ενεχόμενους φορείς.

~~32. «Διαδικασία», χρησιμοποιούμενη στο πλαίσιο του «κανονισμού για την διαλειτουργικότητα», σημαίνει τυποποιημένη μέθοδο για τη χρήση, είτε τεχνική είτε επιχειρησιακή, των συστημάτων, στη συνάρτηση συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας που απαιτούν ενιαία υλοποίηση σ' ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.~~

↓ νέο

45. «σχέδιο επιδόσεων»: σχέδιο το οποίο, κατά περίπτωση, έχει καταρτιστεί ή εκδοθεί από παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τον διαχειριστή και έχει ως στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου·

↓ 549/2004

~~4633.~~ «Θέση σε λειτουργία» σημαίνει την πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.

~~4734.~~ «Δίκτυο αεροδιαδρόμων» σημαίνει δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

~~35. «Διαδρομή» σημαίνει την επιλεγμένη πορεία που πρέπει να ακολουθήσει ένα αεροσκάφος κατά τη λειτουργία του·~~

~~36. «Ομοιογενής λειτουργία» σημαίνει λειτουργία του ΕΔΔΕΚ με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα·~~

↓ νέο

48. «φάση καθορισμού του SESAR»: η φάση που περιλαμβάνει την εκπόνηση και την επικαιροποίηση του μακρόπνοου οράματος του σχεδίου SESAR, των σχετικών αρχών λειτουργίας που καθιστούν εφικτές βελτιώσεις σε κάθε στάδιο της πτήσης, των απαιτούμενων βασικών επιχειρησιακών αλλαγών στο πλαίσιο του ΕΔΔΕΚ και των απαιτούμενων προτεραιοτήτων ανάπτυξης και εγκατάστασης·

49. «φάση εγκατάστασης του SESAR»: οι διαδοχικές φάσεις βιομηχανικής παραγωγής και εφαρμογής κατά τις οποίες διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες: τυποποίηση, παραγωγή και πιστοποίηση επίγειου και αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και διαδικασιών που απαιτούνται για την εφαρμογή λύσεων SESAR (βιομηχανική παραγωγή)· και προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων που βασίζονται σε λύσεις SESAR, συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων επιχειρησιακών διαδικασιών (εφαρμογή)·

50. «φάση ανάπτυξης του SESAR»: η φάση κατά την οποία διεξάγονται δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης με στόχο την παροχή ώριμων λύσεων SESAR·

51. «έργο SESAR»: το έργο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σκοπός του οποίου είναι να διαθέτει η Ένωση τυποποιημένη και διαλειτουργική υποδομή διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υψηλών επιδόσεων, και το οποίο έγκειται σε έναν κύκλο καινοτομίας που περιλαμβάνει τη φάση καθορισμού του SESAR, τη φάση ανάπτυξης του SESAR και τη φάση εγκατάστασης του SESAR·

52. «λύση SESAR»: αποτέλεσμα της φάσης ανάπτυξης του SESAR έτοιμο προς εγκατάσταση το οποίο εισάγει νέες ή βελτιωμένες τυποποιημένες και διαλειτουργικές επιχειρησιακές διαδικασίες ή τεχνολογίες·

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~5338~~ «Υπηρεσίες επιτήρησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι σχετικές θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.

~~5439~~ «Σύστημα» σημαίνει το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και συστατικών στοιχείων φερομένων επί αεροσκαφών, καθώς και διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

↓ νέο

55. «τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας»: υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου ή οι υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης αεροδρομίου στις οποίες περιλαμβάνονται συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες συνέγερσης, υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών εντός ορισμένης απόστασης από τον οικείο αερολιμένα, οι οποίες είναι απαραίτητες για την τήρηση επιχειρησιακών απαιτήσεων, καθώς και οι αναγκαίες υποκείμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας·

56. «ζώνη χρέωσης τερματικών τελών»: αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων ευρισκόμενων στο έδαφος κράτους μέλους, όπου παρέχονται τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και έχει καθορισθεί ενιαία βάση κόστους·

↓ 549/2004

~~5740~~ «Αναβάθμιση» σημαίνει κάθε τροποποίηση η οποία αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος.

↓ 549/2004

~~Άρθρο 3~~

~~Τομείς δράσης της Κοινότητας~~

~~1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε συνδυασμό με:~~

~~α) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)⁴⁸·~~

~~β) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)⁴⁹· και~~

~~γ) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)⁵⁰·~~

~~και τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή βάσει του παρόντος κανονισμού και των κανονισμών που αναφέρονται ανωτέρω.~~

~~2. Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 μέτρα εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 3 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

⊗ ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΟΠΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ⊗

Άρθρο 34

⊗ Διορισμός, ίδρυση και απαιτήσεις για τις ⊗ Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν από κοινού ή μεμονωμένα, έναν ή περισσότερους φορείς ως εθνική εποπτική αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται ~~δυνάμει του παρόντος κανονισμού~~ ⊗ από τον παρόντα κανονισμό ⊗ ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.~~

~~2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών.~~

⁴⁸ Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁴⁹ Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁵⁰ Βλέπε σελίδα 26 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 3 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~32. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Τούτο επιτυγχάνεται με την εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών διαχείρισης και ελέγχου. ⇒ και έχουν ανάλογες διαδικασίες οργάνωσης, στελέχωσης, διαχείρισης και χρηματοδότησης. ⇐, στο πλαίσιο της διοίκησης ενός κράτους μέλους, μεταξύ άλλων. Ωστόσο, τούτο δεν εμποδίζει τις εθνικές εποπτικές αρχές να ασκούν τα καθήκοντά τους στο πλαίσιο των κανόνων οργάνωσης των εθνικών αεροπορικών αρχών ή οποιονδήποτε άλλου δημόσιου φορέα.~~

↓ νέο

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι επίσης νομικά διακριτές και ανεξάρτητες από κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα όσον αφορά την οργάνωσή τους, τη λειτουργία, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι επίσης ανεξάρτητες από οποιονδήποτε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς την οργάνωσή τους, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να συστήνουν εθνικές εποπτικές αρχές αρμόδιες για περισσότερους από έναν ρυθμιζόμενους τομείς, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενοποιημένες ρυθμιστικές αρχές πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο. Η εθνική εποπτική αρχή μπορεί επίσης να συμπράττει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου⁵¹, εφόσον ο κοινός φορέας πληροί τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

5. Τα μέλη προσωπικού των εθνικών εποπτικών αρχών πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) προσλαμβάνονται βάσει σαφών και διαφανών διαδικασιών που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία τους·
- β) επιλέγονται με βάση τα ειδικά προσόντα τους, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ικανοτήτων και σχετικής πείρας, ή υποβάλλονται σε κατάλληλη κατάρτιση.

Τα μέλη προσωπικού των εθνικών εποπτικών αρχών ενεργούν κατά τρόπο ανεξάρτητο, αποφεύγοντας ιδίως περιπτώσεις σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της εκτέλεσης των καθηκόντων τους.

6. Επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 5, τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις διορίζονται από δημόσια αρχή η οποία δεν ασκεί άμεσα δικαιώματα κυριότητας επί παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα κράτη μέλη

⁵¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης (ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1).

αποφασίζουν εάν αυτά τα πρόσωπα διορίζονται με ορισμένη και ανανεώσιμη θητεία ή σε μόνιμη βάση που επιτρέπει μόνον απόλυση για λόγους που δεν συνδέονται με τη λήψη αποφάσεων. Τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις δεν ζητούν ούτε δέχονται οδηγίες από κρατικό ή άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της εθνικής εποπτικής αρχής και έχουν πλήρη αρμοδιότητα στην πρόσληψη και τη διαχείριση του προσωπικού της.

Απέχουν από κάθε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον που θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι θίγει την ανεξαρτησία τους και το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει την άσκηση των καθηκόντων τους. Προς τούτο, προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων όπου δηλώνουν τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα.

Τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις, διενεργούν λογιστικούς ελέγχους ή άλλα καθήκοντα άμεσα συνδεδεμένα με τους στόχους επιδόσεων ή την εποπτεία παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δεν λαμβάνουν καμία επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα σε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας μετά τη λήξη της θητείας τους στην εθνική εποπτική αρχή, για περίοδο τουλάχιστον δύο ετών.

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 3 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

74. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν τους απαιτούμενους ☒ οικονομικούς ☒ πόρους και ικανότητες για να φέρουν σε πέρας αποτελεσματικά και έγκαιρα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού. ⇒ Οι εθνικές εποπτικές αρχές διαχειρίζονται το προσωπικό τους με βάση τις πιστώσεις τους, οι οποίες διαμορφώνονται κατ' αναλογία των καθηκόντων που εκπληρώνει η αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4. ⇐

↓ νέο

8. Ένα κράτος μέλος δύναται να ζητεί από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης που προβλέπονται στα άρθρα 14, 17, 19, 20, 21, 22 και 25, και στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23 και για τα οποία είναι αρμόδια η εθνική εποπτική αρχή του εν λόγω κράτους μέλους δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

Αν κάνει δεκτό το εν λόγω αίτημα, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ καθίσταται η εποπτική αρχή που είναι υπεύθυνη για τα καθήκοντα που καλύπτονται από το συγκεκριμένο αίτημα και η εθνική εποπτική αρχή του αιτούντος κράτους μέλους απαλλάσσεται της ευθύνης για τα καθήκοντα αυτά. Οι κανόνες που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και αφορούν τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εφαρμόζονται στην εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, μεταξύ άλλων όσον αφορά την είσπραξη τελών και δικαιωμάτων.

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 3

⇒ νέο

95. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν προς ⇒ το παρόν άρθρο ⇐ ~~τις παραγράφους 2, 3 και 4.~~

↓ νέο

10. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για τους τρόπους πρόσληψης και τις διαδικασίες επιλογής της παραγράφου 5 στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 42

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 3 4 ~~του κανονισμού = πλαίσιο~~ εξασφαλίζουν την ενδεδειγμένη εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους το οποίο όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή.

↓ νέο

- α) διεξάγουν τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την έκδοση των οικονομικών πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των κατόχων των εν λόγω οικονομικών πιστοποιητικών·
- β) επιβλέπουν την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων προμηθειών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6·
- γ) εφαρμόζουν τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 17 και στα άρθρα 19 έως 22 και στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23, εντός των ορίων των καθηκόντων τους που ορίζονται στα εν λόγω άρθρα και πράξεις, και επιβλέπουν την εφαρμογή του κανονισμού όσον αφορά τη διαφάνεια των λογαριασμών των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 25.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι υπεύθυνες για την αξιολόγηση και την έγκριση του καθορισμού της τιμής παροχής της κοινής υπηρεσίας πληροφοριών, σύμφωνα με το άρθρο 9.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~32. Προς τούτο, Κάθε εθνική εποπτική αρχή ~~διοργανώνει κατάλληλες~~ ☒ διενεργεί τις αναγκαίες ☒ επιθεωρήσεις ~~και μελέτες~~ ☐ , δραστηριότητες λογιστικού ελέγχου και λοιπές δραστηριότητες παρακολούθησης, ☐ προκειμένου να ☐ εντοπίζονται πιθανές περιπτώσεις που οντότητες υπαγόμενες σε εποπτεία δυνάμει του παρόντος κανονισμού παραβαίνουν απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού ☐ ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων σε ανθρώπινους πόρους για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

Λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής, στα οποία μπορούν να περιλαμβάνονται, κατά περίπτωση, η τροποποίηση, ο περιορισμός, η αναστολή ή η ανάκληση οικονομικών πιστοποιητικών που έχει εκδώσει η οικεία εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 6.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι πάροχοι κοινών υπηρεσιών πληροφοριών συμμορφώνονται με τα μέτρα που λαμβάνουν οι εθνικές εποπτικές αρχές για τον σκοπό αυτόν.

↓ νέο

Άρθρο 5

Συνεργασία εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και συνεργάζονται εντός ενός δικτύου στο πλαίσιο του γνωμοδοτικού συμβουλίου επανεξέτασης των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 114α του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται, κατά περίπτωση, μέσω ρυθμίσεων εργασίας, για τους σκοπούς αμοιβαίας συνδρομής στα οικεία καθήκοντα παρακολούθησης, επίβλεψης και χειρισμού επιθεωρήσεων και μελετών.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~3. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που εκτείνονται σε ☐ Οι εθνικές εποπτικές αρχές διευκολύνουν την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου. Εάν παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε ☐ εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία ☒ δύο ή ☒ περισσότερων ~~του ενός~~ κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία ☐ που πρέπει να διενεργούν δυνάμει του παρόντος κανονισμού επί~~

των ~~↳~~ ~~όσον αφορά τους~~ ☒ ενδιαφερόμενων ~~↳~~ ~~παρόχους~~ ~~ων~~ υπηρεσιών αεροναυτιλίας ~~οι~~ ~~οποίοι παρέχουν υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα τμήματα αυτά.~~ ~~⇒~~ Οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να καταρτίζουν σχέδιο όπου διευκρινίζεται ο τρόπος συνεργασίας τους ενόψει της εφαρμογής της προαναφερόμενης συμφωνίας. ~~↳~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1

~~4. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά προκειμένου να διασφαλίζουν την κατάλληλη εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό από ένα κράτος μέλος και οι οποίοι παρέχουν επίσης υπηρεσίες που αφορούν τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη άλλου κράτους μέλους. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη διαχείριση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοζόμενες κοινές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8β παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα II.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1

~~5. Στην περίπτωση της παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν μια συμφωνία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εποπτικών καθηκόντων που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών. Μια τέτοια αμοιβαία αναγνώριση θα ισχύει και όταν θεσπίζονται ρυθμίσεις αναγνώρισης μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών για τη διαδικασία πιστοποίησης των παρόχων υπηρεσιών.~~

↓ νέο

4. Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους, οι συμφωνίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 προβλέπουν την αμοιβαία αναγνώριση, από κάθε αρχή, της απαλλαγής από τα εποπτικά καθήκοντα που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και των αποτελεσμάτων που συνεπάγεται η απαλλαγή από τα εν λόγω καθήκοντα. Καθορίζουν επίσης ποια εθνική εποπτική αρχή είναι αρμόδια για την οικονομική πιστοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 6.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~65. Εφόσον~~ ☒ Όταν ☒ το επιτρέπει η εθνική νομοθεσία, και στην προοπτική της περιφερειακής συνεργασίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν επίσης να συνάπτουν συμφωνίες ☒ για ☒ ~~σχετικά με~~ την κατανομή αρμοδιοτήτων όσον αφορά τα εποπτικά καθήκοντα. ~~⇒~~ Κοινοποιούν τις εν λόγω συμφωνίες στην Επιτροπή. ~~↳~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 1

~~Άρθρο 3~~

~~Ειδικευμένοι φορείς~~

~~1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε ειδικευμένους φορείς οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα I τις επιθεωρήσεις και μελέτες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.~~

~~2. Η ανάθεση αυτή, που πραγματοποιείται από μια εθνική εποπτική αρχή, ισχύει εντός της Κοινότητας για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε ειδικευμένο φορέα που βρίσκεται στην Κοινότητα την εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5

~~Άρθρο 10~~

~~Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς~~

~~1. Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων, να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 6~~

~~Κοινές απαιτήσεις~~

~~Οι κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου. Οι κοινές απαιτήσεις περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:~~

~~τεχνικές και λειτουργικές γνώσεις και καταλληλότητα,~~

~~συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας,~~
~~συστήματα υποβολής αναφορών,~~
~~ποιότητα υπηρεσιών,~~
~~οικονομική ευρωστία,~~
~~κάλυψη ευθύνης και ασφάλισης,~~
~~ιδιοκτησιακό καθεστώς και οργανωτική δομή, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της σύγκρουσης συμφερόντων,~~
~~ανθρώπινο δυναμικό, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων προγραμμάτων στελέχωσης,~~
~~ασφάλεια.~~

Άρθρο 67

⊗ Οικονομική ⊗ πιστοποίηση ⊗ και απαιτήσεις για τους παρόχους ⊗ ~~παρόχων~~ υπηρεσιών αεροναυτιλίας

~~1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας εξαρτάται από πιστοποίηση από τα κράτη μέλη.~~

↓ 550/2004

~~2. Οι αιτήσεις πιστοποίησης υποβάλλονται στην εθνική εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο κύριος τόπος δραστηριότητας του αιτούντος και η καταστατική έδρα του, εφόσον υπάρχει.~~

↓ νέο

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, επιπροσθέτως των πιστοποιητικών που απαιτείται να διαθέτουν σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, διαθέτουν οικονομικό πιστοποιητικό. Το εν λόγω οικονομικό πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, αφού ο αιτών αποδείξει επαρκή οικονομική ευρωστία και διαθέτει την προσήκουσα κάλυψη ευθύνης και ασφάλισης.

Το οικονομικό πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο μπορεί να περιορίζεται, να αναστέλλεται ή να ανακαλείται όταν ο κάτοχος δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για την έκδοση και τη διατήρηση του εν λόγω πιστοποιητικού.

2. Οντότητα που διαθέτει οικονομικό πιστοποιητικό της παραγράφου 1 και πιστοποιητικό του άρθρου 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 δικαιούται να παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας εντός της Ένωσης σε χρήστες του εναέριου χώρου, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 2.

3. Το οικονομικό πιστοποιητικό της παραγράφου 1 και πιστοποιητικό του άρθρου 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 μπορεί να υπόκεινται σε έναν ή περισσότερους όρους που καθορίζονται στο παράρτημα Ι. Οι όροι αυτοί είναι αντικειμενικά αιτιολογημένοι, αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 36 για να τροποποιεί τον κατάλογο που

παρατίθεται στο παράρτημα I με σκοπό την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού και ανθεκτικότητας της παροχής υπηρεσιών.

4. Αρμόδιες για τα καθήκοντα που προβλέπονται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τα οικονομικά πιστοποιητικά είναι οι εθνικές εποπτικές αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που υποβάλλει αίτηση για το οικονομικό πιστοποιητικό έχει την κύρια εγκατάστασή του ή, εάν το εν λόγω πρόσωπο δεν διαθέτει κύρια εγκατάσταση, στο οποίο κατοικεί ή έχει την έδρα του. Σε περίπτωση παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα δύο ή περισσότερων κρατών μελών, αρμόδιες εθνικές εποπτικές αρχές είναι εκείνες που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4.

5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές:

α) παραλαμβάνουν και αξιολογούν τις αιτήσεις που τους υποβάλλονται και, κατά περίπτωση, εκδίδουν ή ανανεώνουν οικονομικά πιστοποιητικά·

β) ασκούν την εποπτεία των κατόχων οικονομικών πιστοποιητικών.

6. Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, εκτελεστικούς κανόνες σχετικά με λεπτομερείς απαιτήσεις για την οικονομική ευρωστία, ιδίως την οικονομική ισχύ και την οικονομική ανθεκτικότητα, καθώς και όσον αφορά την κάλυψη ευθύνης και την ασφάλιση. Προκειμένου να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των παραγράφων 1, 4 και 5 του παρόντος άρθρου και η συμμόρφωση προς αυτές, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, για τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τους κανόνες και τις διαδικασίες πιστοποίησης και διεξαγωγής των ερευνών, επιθεωρήσεων, ελέγχων και λοιπών δραστηριοτήτων παρακολούθησης που απαιτούνται για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εποπτεία από την εθνική εποπτική αρχή των οντοτήτων που υπάγονται στον παρόντα κανονισμό.

↓ 550/2004

~~3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εκδίδουν πιστοποιητικά σε παρόχους υπηρεσίας αεροναυτιλίας οι οποίοι τηρούν τις κοινές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6. Τα πιστοποιητικά είναι δυνατόν να εκδίδονται ατομικά για κάθε τύπο υπηρεσίας αεροναυτιλίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού πλαισίου, ή για μια δέσμη τέτοιων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της περιπτώσεως κατά την οποία ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος του, εκμεταλλεύεται και διατηρεί τα δικά του συστήματα επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης. Τα πιστοποιητικά ελέγχονται σε τακτική βάση.~~

~~4. Τα πιστοποιητικά ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της άνευ διακρίσεων πρόσβασης των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες, σε ό,τι αφορά ιδίως την ασφάλεια. Η πιστοποίηση μπορεί να εξαρτάται μόνον από τους όρους του παραρτήματος II. Οι όροι αυτοί πρέπει να είναι αντικειμενικά αιτιολογημένοι, αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς.~~

~~5. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή σε μέρος του χωρίς πιστοποίηση στις περιπτώσεις που ο πάροχος αυτών των υπηρεσιών τις προσφέρει κατά προτεραιότητα σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός της γενικής εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα~~

~~κράτη μέλη για την απόφασή του καθώς και για τα μέτρα που λαμβάνει προκειμένου να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμόρφωση προς τις κοινές απαιτήσεις.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 3

~~7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την τήρηση των κοινών απαιτήσεων και των όρων που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά. Αεπιτομέρειες της παρακολούθησης αυτής περιλαμβάνονται στις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού πλαίσιο. Εάν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώνει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού δεν τηρεί πλέον τις απαιτήσεις ή τους όρους αυτούς, λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη συνέχεια των υπηρεσιών, εφόσον δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την ανάκληση του πιστοποιητικού.~~

↓ 550/2004

~~8. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν κάθε πιστοποιητικό που εκδίδεται σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο.~~

~~9. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την προθεσμία συμμόρφωσης προς το παρόν άρθρο πέρα από την ημερομηνία που απορρέει από το άρθρο 19 παράγραφος 2 κατά έξι μήνες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την παράταση αυτή αναφέροντας τους λόγους τους.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 4
⇒ νέο

Άρθρο 78

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη ~~ορίζουν πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας κάτοχο έγκυρου πιστοποιητικού εντός της Κοινότητας.~~ ⇒ , είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις: ⇐

↓ νέο

α) διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό ή έγκυρη δήλωση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, και οικονομικό πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1·

β) συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

Κάθε απόφαση ορισμού παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ισχύει για δέκα έτη κατ' ανώτατο όριο. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ανανεώσουν τον ορισμό παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 4 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~2. Για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και του άρθρου 10 παράγραφος 3 δεν παρεμποδίζεται από την απαίτηση των εθνικών νομικών συστημάτων τους οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία αυτού του κράτους μέλους. ⇒ Ο ορισμός των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν υπόκειται σε καμία προϋπόθεση που απαιτεί από τους εν λόγω παρόχους ⇐ :~~

α) να είναι υπό την άμεση ή κατά πλειοψηφία κυριότητα ~~αυτού του~~ ☒ του ορίζοντος ☒ κράτους μέλους ή υπηκόων του·

β) να έχουν τον κύριο τόπο δραστηριότητάς τους ή την καταστατική έδρα τους στο έδαφος ~~αυτού του~~ ☒ του ορίζοντος ☒ κράτους μέλους· ή

γ) να χρησιμοποιούν μόνον εγκαταστάσεις ~~σε αυτό το~~ ☒ στο ορίζον ☒ κράτος μέλος.

3. Τα κράτη μέλη ~~ορίζουν~~ ⇒ καθορίζουν ⇐ τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι ~~οριζόμενοι~~ πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ⇒ , που έχουν οριστεί είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά. ⇐ Στις υποχρεώσεις αυτές ~~μπορούν να~~ συμπεριλαμβάνονται όροι για ~~την έγκαιρη παροχή των~~ ☒ τη διάθεση ☒ κατάλληλων ~~πληροφοριών~~ ☒ δεδομένων ☒ για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 4

~~4. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να επιλέγουν πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, υπό τον όρο ότι αυτός πληροί τις απαιτήσεις και τους όρους των άρθρων 6 και 7.~~

~~5. Όσον αφορά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 16 9α και εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ορίζουν από κοινού, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την εφαρμογή του τμήματος εναέριου χώρου.~~

46. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου και που αφορούν τον ορισμό παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

Άρθρο 8

Όροι σχετικά με την παροχή υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δύνανται να αποφασίζουν να προμηθεύονται υπηρεσίες CNS, AIS, ADS ή MET υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

Τα κράτη μέλη επιτρέπουν σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων να προμηθεύονται τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο αεροδρομίου υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή στη σχετική εθνική εποπτική αρχή να προμηθεύονται τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο προσέγγισης υπό τους όρους της αγοράς, όταν αυτό ωφελεί τους χρήστες του εναέριου χώρου λόγω βελτιωμένης οικονομικής αποδοτικότητας.

2. Η προμήθεια υπηρεσιών υπό τους όρους της αγοράς γίνεται βάσει ισότιμων, αμερόληπτων και διαφανών όρων σύμφωνων με το δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης. Οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για την προμήθεια των προαναφερόμενων υπηρεσιών σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να επιτρέπεται η αποτελεσματική συμμετοχή ανταγωνιζόμενων παρόχων στις εν λόγω διαδικασίες, μεταξύ άλλων με τακτική εκ νέου διεξαγωγή διαγωνισμού.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή διαχωρίζεται οργανωτικά από την παροχή υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET και τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ότι τηρείται η απαίτηση περί λογιστικού διαχωρισμού που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 3.

4. Πάροχος υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET ή τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας επιτρέπεται να επιλέγεται για την παροχή υπηρεσιών σε κράτος μέλος μόνον όταν:

- (a) έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2·
- (b) η κύρια εγκατάστασή του βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους·
- (c) τα κράτη μέλη ή υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % του παρόχου υπηρεσιών και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχο του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα προβλεπόμενα σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος· και
- (d) ο πάροχος τηρεί τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

5. Τα άρθρα 14, 17 και 19 έως 22 δεν εφαρμόζονται στους παρόχους τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν οριστεί έπειτα από διαδικασία προμήθειας σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεύτερο και τρίτο εδάφιο. Οι εν λόγω πάροχοι τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της

οικονομικής απόδοσης στην εθνική εποπτική αρχή και στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ για σκοπούς παρακολούθησης.

6. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εξασφαλίζουν ότι οι προμήθειες των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συμμορφώνονται με την παράγραφο 2 και, εφόσον απαιτείται, εφαρμόζουν διορθωτικά μέτρα. Στην περίπτωση τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, είναι υπεύθυνες για την έγκριση της συγγραφής υποχρεώσεων για τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ποιότητα των υπηρεσιών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παραπέμπουν τυχόν θέματα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στην εθνική αρχή ανταγωνισμού που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου.

Άρθρο 9

Παροχή κοινών υπηρεσιών πληροφοριών

1. Όταν παρέχονται κοινές υπηρεσίες πληροφοριών, τα δεδομένα που μεταβιβάζονται διαθέτουν την ακεραιότητα και την ποιότητα που απαιτούνται για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών με σκοπό τη διαχείριση κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

2. Η τιμή για κοινές υπηρεσίες πληροφοριών βασίζεται στο πάγιο και το μεταβλητό κόστος παροχής της σχετικής υπηρεσίας και μπορεί, επιπλέον, να περιλαμβάνει περιθώριο κέρδους που αντιστοιχεί σε κατάλληλη στάθμιση κινδύνου/απόδοσης.

Το κόστος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο αναγράφεται σε χωριστό λογαριασμό από τους λογαριασμούς για οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες του οικείου φορέα εκμετάλλευσης και δημοσιοποιείται.

3. Ο πάροχος κοινών υπηρεσιών πληροφοριών καθορίζει την τιμή σύμφωνα με την παράγραφο 2, κατόπιν αξιολόγησης και έγκρισης από την οικεία εθνική εποπτική αρχή.

4. Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες σε συγκεκριμένους όγκους εναέριου χώρου ορισθέντες από τα κράτη μέλη για πτητικές λειτουργίες μη επανδρωμένων αεροσκαφών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθιστούν διαθέσιμα κατάλληλα επιχειρησιακά δεδομένα σε πραγματικό χρόνο. Οι πάροχοι κοινών υπηρεσιών πληροφοριών χρησιμοποιούν τα δεδομένα αυτά μόνο για επιχειρησιακούς σκοπούς των υπηρεσιών που παρέχουν. Η πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα χορηγείται σε παρόχους κοινών υπηρεσιών πληροφοριών, χωρίς διακρίσεις, με την επιφύλαξη της προστασίας από έκνομες ενέργειες ή των συμφερόντων της πολιτικής άμυνας.

Οι τιμές για την πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα βασίζονται στο οριακό κόστος που συνεπάγεται η διάθεση των δεδομένων.

↓ 550/2004

~~Άρθρο 9~~

~~Ορισμός των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών~~

~~1. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν πάροχο μετεωρολογικών υπηρεσιών που θα παρέχει όλα τα μετεωρολογικά δεδομένα ή μέρος τους σε αποκλειστική βάση σε όλο τον υπό την~~

~~ευθύνη τους εναέριο χώρο ή μέρος του χώρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη μελήματα ασφαλείας.~~

~~2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε απόφαση που λαμβάνεται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον ορισμό παρόχου μετεωρολογικών υπηρεσιών.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1

παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Άρθρο 1044

Σύστημα επιδόσεων

1. Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, ~~καταρτίζεται~~ εφαρμόζεται σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου ⇒ σύμφωνα με το παρόν άρθρο και τα άρθρα 11 έως 18. ~~Το σύστημα περιλαμβάνει τα εξής:~~

2. Το σύστημα επιδόσεων εφαρμόζεται σε περιόδους αναφοράς ελάχιστης διάρκειας δύο ετών και μέγιστης διάρκειας πέντε ετών. Το σύστημα επιδόσεων περιλαμβάνει τα εξής:

α) ~~κοινοτικούς~~ ☒ ενωσιακούς ☒ στόχους για τις επιδόσεις στα καίρια πεδία επιδόσεων ~~της ασφάλειας~~, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης ⇒ για κάθε περίοδο αναφοράς ⇐.

β) ~~εθνικά~~ ☒ σχέδια επιδόσεων ☒ ~~ή σχέδια για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου~~, περιλαμβανομένων ⇒ δεσμευτικών ⇐ στόχων επιδόσεων, ~~που εξασφαλίζουν τη συνέπεια με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων~~ ⇒ στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) για κάθε περίοδο αναφοράς ⇐ ~~και~~

γ) περιοδική επανεξέταση, παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση ~~των~~ επιδόσεων ~~της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου~~ ⇒ στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης ⇐.

Η Επιτροπή δύναται να προσθέτει πρόσθετα κύρια πεδία επιδόσεων για σκοπούς καθορισμού ή παρακολούθησης των στόχων επιδόσεων, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τη βελτίωση των επιδόσεων.

~~2. Σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει τον Eurocontrol ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο δημόσιο φορέα για να ενεργεί ως «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων». Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων έχει ως ρόλο να επικουρεί την Επιτροπή, σε συντονισμό με τις εποπτικές εθνικές αρχές, και να επικουρεί τις εποπτικές εθνικές αρχές, εφόσον του ζητηθεί, στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων ενεργεί ανεξάρτητα στην εκτέλεση των καθηκόντων που του αναθέτει η Επιτροπή.~~

~~3. α) Οι κοινοτικοί στόχοι επιδόσεων για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία~~

~~παραπέμπει το άρθρο , αφού ληφθούν υπόψη τα σχετικά στοιχεία από τις εποπτικές εθνικές αρχές σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου.~~

~~β) Τα εθνικά σχέδια ή τα σχέδια λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 στοιχείο β), καταρτίζονται από τις εποπτικές εθνικές αρχές και εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν δεσμευτικούς εθνικούς στόχους ή στόχους σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου και κατάλληλο καθεστώς παροχής κινήτρων υπό τη μορφή που εγκρίνεται από το (τα) κράτος(η) μέλος(η). Η κατάρτιση των σχεδίων υπόκειται σε διαβούλευση με τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης και τους συντονιστές αερολιμένων.~~

~~γ) Η συμμόρφωση των εθνικών στόχων ή των στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων αξιολογείται από την Επιτροπή, με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στην παράγραφο 6 στοιχείο δ).~~

~~Εφόσον η Επιτροπή επισημάνει ότι μία ή περισσότερες εθνικές δέσμες στόχων επιδόσεων ή δέσμες στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, να εκδώσει σύσταση προκειμένου οι οικείες εποπτικές εθνικές αρχές να προτείνουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων. Το (τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) εγκρίνει(ουν) τους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων και τα κατάλληλα μέτρα, που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σε εύθετο χρόνο.~~

~~Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων και τα κατάλληλα μέτρα δεν επαρκούν, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν διορθωτικά μέτρα.~~

~~Εναλλακτικά, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία, να αναθεωρήσει τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3.~~

~~δ) Η περίοδος αναφοράς για τον μηχανισμό των επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 καλύπτει τρία έτη τουλάχιστον χωρίς να υπερβαίνει το όριο των πέντε ετών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, εφόσον οι εθνικοί στόχοι ή οι στόχοι λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου δεν επιτευχθούν, τα κράτη μέλη ή/και οι εθνικές εποπτικές αρχές εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα που έχουν ορίσει. Η πρώτη περίοδος αναφοράς καλύπτει τα τρία πρώτα έτη μετά την έγκριση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.~~

~~ε) Η Επιτροπή διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και υποβάλλει τα αποτελέσματα στην επιτροπή ενιαίου ουρανού.~~

3. ~~Για το σύστημα επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 ισχύουν οι εξής διαδικασίες~~ ☒ Τα στοιχεία α), β) και γ) της παραγράφου 2 βασίζονται στα εξής ☒ :

α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι υπηρεσίας αεροναυτιλίας, χρήστες του εναέριου χώρου, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων,

εθνικές εποπτικές αρχές, ⇒ εθνικές αρμόδιες αρχές, ⇐ τα κράτη μέλη ⇒ , ο Οργανισμός, ο διαχειριστής δικτύου ⇐ και ο Eurocontrol.

↓ νέο

- β) βασικούς δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.
- γ) δείκτες για την παρακολούθηση των επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.
- δ) μεθοδολογία για την κατάρτιση σχεδίων επιδόσεων και στόχων επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και μεθοδολογία για την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων για τις λειτουργίες δικτύου.
- ε) αξιολόγηση των προσχεδίων και στόχων επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου.
- στ) παρακολούθηση των σχεδίων επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συνέγερσης για την αναθεώρηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων, καθώς και για την αναθεώρηση των ενωσιακών στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς.
- ζ) συγκριτική αξιολόγηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- η) καθεστώς παροχής κινήτρων, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών αντικινήτρων, εφαρμοστέα όταν πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν συμμορφώνεται με τους σχετικούς δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς ή όταν δεν έχει υλοποιήσει τα σχετικά κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 35. Στα εν λόγω οικονομικά αντικίνητρα λαμβάνονται ιδίως υπόψη η υποβάθμιση του επιπέδου ποιότητας εξυπηρέτησης που παρέχει ο εν λόγω πάροχος, ως αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης με τους στόχους επιδόσεων ή της μη υλοποίησης των κοινών έργων, καθώς και οι επιπτώσεις της στο δίκτυο.
- θ) μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου όσον αφορά την κυκλοφορία και το κόστος.
- ι) χρονοδιαγράμματα για τον καθορισμό στόχων, την αξιολόγηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων, την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση.
- ια) μεθοδολογία για την κατανομή του κοινού κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας μεταξύ των δύο κατηγοριών υπηρεσιών.
- ιβ) μηχανισμούς αντιμετώπισης απρόβλεπτων και σημαντικών συμβάντων που έχουν ουσιώδεις επιπτώσεις στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης.

Άρθρο 11

Καθορισμός ενωσιακών στόχων επιδόσεων

1. Η Επιτροπή εγκρίνει ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης για κάθε περίοδο αναφοράς, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37

παράγραφος 2 και στο παρόν άρθρο παράγραφοι 2 έως 3. Σε συνδυασμό με τους ενωσιακούς στόχους, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει συμπληρωματικές βασικές τιμές, τιμές κατανομής ή ομάδες αναφοράς, ώστε να καθίστανται εφικτές η αξιολόγηση και η έγκριση των προσχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

2. Οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καθορίζονται με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) συμβάλλουν σε σταδιακές και συνεχείς βελτιώσεις όσον αφορά τις επιχειρησιακές και οικονομικές επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) είναι ρεαλιστικοί και εφικτοί κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου αναφοράς, ενώ παράλληλα προωθούν πιο μακροπρόθεσμες διαρθρωτικές και τεχνολογικές εξελίξεις που επιτρέπουν την αποδοτική, βιώσιμη και ανθεκτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

3. Για την εκπόνηση των αποφάσεών της σχετικά με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συλλέγει κάθε αναγκαία συμβολή από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ παρέχει συνδρομή, μέσω γνωμοδότησης, στην Επιτροπή για την ανάλυση και την εκπόνηση των εν λόγω αποφάσεων.

Άρθρο 12

Κατηγοριοποίηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή ποιες από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που θα παρασχεθούν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου στον υπό την ευθύνη του εναέριο χώρο προτίθεται να κατηγοριοποιήσει ως υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και ως τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, αντιστοίχως. Ταυτόχρονα, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τις εν λόγω αντίστοιχες υπηρεσίες.

2. Εντός εύθετου χρονικού διαστήματος πριν από την έναρξη της σχετικής περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις απευθυνόμενες σε κάθε κράτος μέλος σχετικά με το αν η σκοπούμενη κατηγοριοποίηση των οικείων υπηρεσιών πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ παρέχει συνδρομή, μέσω γνωμοδότησης, στην Επιτροπή για την ανάλυση και την εκπόνηση των εν λόγω αποφάσεων.

3. Όταν σε απόφαση που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 2 διαπιστώνεται ότι η σκοπούμενη κατηγοριοποίηση δεν πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση αυτή, υποβάλλει νέα κοινοποίηση της οποίας οι όροι πληρούν τα εν λόγω κριτήρια. Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σχετικά με την κοινοποίηση αυτή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

4. Οι ενδιαφερόμενοι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας βασίζουν τα οικεία προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στις κατηγοριοποιήσεις που η Επιτροπή κρίνει ως συμμορφούμενες με τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 55. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ βασίζεται στις ίδιες κατηγοριοποιήσεις όταν αξιολογεί την κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.

Σχέδια επιδόσεων και στόχοι επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή εγκρίνουν, για κάθε περίοδο αναφοράς, προσχέδια επιδόσεων ως προς όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που παρέχουν και, κατά περίπτωση, συνάπτουν συμβάσεις προμηθειών με άλλους παρόχους.

Τα προσχέδια επιδόσεων εγκρίνονται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχουν στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, οι οποίοι συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Τα εν λόγω προσχέδια επιδόσεων λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM. Τα προσχέδια επιδόσεων δημοσιοποιούνται.

2. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τις σχετικές πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής δικτύου. Πριν από την έγκριση των εν λόγω προσχεδίων, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλουν επίσης τα προαναφερόμενα σχέδια στην εθνική αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίησή τους, η οποία ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

3. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή περιέχουν στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή οι οποίοι συνάδουν με τους αντίστοιχους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων και πληρούν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο τρίτο εδάφιο.

Η συνοχή των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων καθορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

α) στις περιπτώσεις που έχουν οριστεί τιμές κατανομής σε συνδυασμό με ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, σύγκριση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο επιδόσεων με τις εν λόγω τιμές κατανομής·

β) αξιολόγηση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για τη συνολική περίοδο που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

γ) σύγκριση του προβλεπόμενου επιπέδου επιδόσεων του ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με άλλους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ανήκουν στην ίδια ομάδα αναφοράς.

Επιπλέον, το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι βασικές παραδοχές που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό στόχων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των βασικών τιμών, των προβλέψεων κυκλοφορίας και των οικονομικών παραδοχών που χρησιμοποιούνται, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, επάρκεια και συνοχή·

β) το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να είναι πλήρες ως προς τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό·

γ) οι βάσεις κόστους των τελών πρέπει να είναι σύμφωνες με το άρθρο 20.

4. Η κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας αξιολογείται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, με βάση τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο ια) και την κατηγοριοποίηση των διαφόρων υπηρεσιών, όπως αξιολογούνται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 12.

5. Τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υποβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ προς αξιολόγηση και έγκριση.

6. Στην περίπτωση ορισθέντος παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει τόσο υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί πρώτα την κατανομή του κόστους μεταξύ των αντίστοιχων υπηρεσιών σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι η κατανομή του κόστους δεν συμμορφώνεται με τη μεθοδολογία ή την κατηγοριοποίηση της παραγράφου 4, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει νέο προσχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μεθοδολογία και τη συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι η κατανομή του κόστους συμμορφώνεται με την εν λόγω μεθοδολογία και την εν λόγω κατηγοριοποίηση, λαμβάνει σχετική απόφαση με την οποία ενημερώνει τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή. Η εθνική εποπτική αρχή δεσμεύεται από τα συμπεράσματα της εν λόγω απόφασης όσον αφορά την κατανομή του κόστους για τους σκοπούς της αξιολόγησης του προσχεδίου επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρεται στο άρθρο 14.

7. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί τους στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 6, η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιείται αφού ληφθεί απόφαση σχετικά με την κατανομή του κόστους σύμφωνα με την παράγραφο 6 τέταρτο εδάφιο.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, το εγκρίνει.

Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι ένας ή περισσότεροι στόχοι επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων ή ότι το σχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3, απορρίπτει την έγκριση.

8. Σε περίπτωση που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έχει απορρίψει την έγκριση προσχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με την παράγραφο 7, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, αναθεωρημένους στόχους.

9. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ αξιολογεί το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 8 σύμφωνα με τα κριτήρια και τις

προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3. Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ το εγκρίνει.

Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ απορρίπτει την έγκρισή του και απαιτεί από τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να υποβάλει τελικό προσχέδιο επιδόσεων.

Σε περίπτωση απόρριψης του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8, επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή οι οποίοι δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ καθορίζει στόχους επιδόσεων συμμορφούμενους προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της απόφασης της παραγράφου 7. Το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που έχει ορίσει ως άνω ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 απορρίπτεται μόνον επειδή δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων του προσχεδίου επιδόσεων που κρίθηκαν σύμφωνοι με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και περιέχει τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έκρινε ότι δεν πληρούνται.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 απορρίπτεται επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων και επειδή, επιπροσθέτως, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που καθορίστηκαν από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, καθώς και τα μέτρα προς επίτευξη των εν λόγω στόχων και περιέχει επίσης τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έκρινε ότι δεν πληρούνται.

10. Τα προσχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδονται από τους ενδιαφερόμενους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως οριστικά σχέδια και δημοσιοποιούνται.

11. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδει τακτικές εκθέσεις, εντός των χρονικών ορίων που αναφέρονται στις εκτελεστικές πράξεις που πρόκειται να εκδοθούν σύμφωνα με το άρθρο 18, σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των λειτουργιών δικτύου, όπως επίσης και τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των ενωσιακών στόχων επιδόσεων κατά τη διαδρομή και των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή για παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων.

Ο ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει τις πληροφορίες και τα δεδομένα που απαιτούνται για την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών

αεροναυτιλίας. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα. Εάν δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επιδόσεων ή δεν έχει υλοποιηθεί ορθά το σχέδιο επιδόσεων, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες απαιτεί την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στα εν λόγω διορθωτικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνεται, εφόσον είναι αντικειμενικά αναγκαία, η απαίτηση να αναθέσει ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την παροχή των σχετικών υπηρεσιών σε άλλον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν οι στόχοι επιδόσεων εξακολουθούν να μην επιτυγχάνονται ή εάν το σχέδιο επιδόσεων εξακολουθεί να εφαρμόζεται εσφαλμένα ή εάν τα επιβληθέντα διορθωτικά μέτρα δεν εφαρμόζονται ή δεν εφαρμόζονται δεόντως, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διεξάγει έρευνα και υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2. Η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.

Άρθρο 14

Σχέδια επιδόσεων και στόχοι επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας εγκρίνουν, για κάθε περίοδο αναφοράς, προσχέδια επιδόσεων ως προς όλες τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν και, κατά περίπτωση, συνάπτουν συμβάσεις προμηθειών με άλλους παρόχους.

Τα προσχέδια επιδόσεων εγκρίνονται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχουν στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, οι οποίοι συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Τα εν λόγω προσχέδια επιδόσεων λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM. Τα προσχέδια επιδόσεων δημοσιοποιούνται.

2. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τις σχετικές πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής δικτύου. Πριν από την έγκριση των εν λόγω προσχεδίων, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλουν επίσης τα προαναφερόμενα σχέδια στην εθνική αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίησή τους, η οποία ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

3. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας περιέχουν στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας οι οποίοι συνάδουν με τους αντίστοιχους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων και πληρούν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο τρίτο εδάφιο.

Η συνοχή των στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων καθορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

α) στις περιπτώσεις που έχουν οριστεί τιμές κατανομής σε συνδυασμό με ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, σύγκριση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο επιδόσεων με τις εν λόγω τιμές κατανομής·

β) αξιολόγηση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για τη συνολική περίοδο που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

γ) σύγκριση του προβλεπόμενου επιπέδου επιδόσεων του ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με άλλους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ανήκουν στην ίδια ομάδα αναφοράς.

Επιπλέον, το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι βασικές παραδοχές που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό στόχων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των βασικών τιμών, των προβλέψεων κυκλοφορίας και των οικονομικών παραδοχών που χρησιμοποιούνται, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, επάρκεια και συνοχή·

β) το προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να είναι πλήρες ως προς τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό·

γ) οι βάσεις κόστους των τελών πρέπει να είναι σύμφωνες με το άρθρο 20.

4. Τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται στην εθνική εποπτική αρχή προς αξιολόγηση και έγκριση.

5. Στην περίπτωση ορισθέντος παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει τόσο υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το προσχέδιο επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας προς υποβολή στην εθνική εποπτική αρχή είναι το σχέδιο που υπόκειται σε θετική απόφαση όσον αφορά την κατανομή του κόστους, η οποία λαμβάνεται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο.

6. Η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί τους στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 5, η αξιολόγηση της εθνικής εποπτικής αρχής βασίζεται στα συμπεράσματα της απόφασης που λαμβάνεται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά την κατανομή του κόστους.

Εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, το εγκρίνει.

Εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι ένας ή περισσότεροι στόχοι επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων ή ότι το σχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3, απορρίπτει την έγκριση.

7. Σε περίπτωση που η εθνική εποπτική αρχή έχει απορρίψει την έγκριση προσχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με την παράγραφο 6, ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, αναθεωρημένους στόχους.

8. Η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 7 σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3. Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, η εθνική εποπτική αρχή το εγκρίνει.

Εάν το αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δεν πληροί τα εν λόγω κριτήρια και τις προϋποθέσεις, η εθνική εποπτική αρχή απορρίπτει την έγκρισή του και απαιτεί από τον ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να υποβάλει τελικό προσχέδιο επιδόσεων.

Σε περίπτωση απόρριψης του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7, επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας οι οποίοι δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή καθορίζει στόχους επιδόσεων συμμορφούμενους προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της απόφασης της παραγράφου 6. Το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που έχει ορίσει ως άνω η εθνική εποπτική αρχή, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 απορρίπτεται μόνον επειδή δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων του προσχεδίου επιδόσεων που κρίθηκαν σύμφωνοι με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων από την εθνική εποπτική αρχή, και περιέχει τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που εθνική εποπτική αρχή έκρινε ότι δεν πληρούνται.

Εάν η έγκριση του αναθεωρημένου προσχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 απορρίπτεται επειδή περιέχει στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που δεν συνάδουν με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων και επειδή, επιπροσθέτως, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 3 τρίτο εδάφιο, το τελικό προσχέδιο επιδόσεων που υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τους στόχους επιδόσεων που καθορίστηκαν από την εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, καθώς και τα μέτρα προς επίτευξη των εν λόγω στόχων και περιέχει επίσης τις αναγκαίες τροποποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις που η εθνική εποπτική αρχή έκρινε ότι δεν πληρούνται.

9. Τα προσχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται από την εθνική εποπτική αρχή εκδίδονται από τους ενδιαφερόμενους ορισθέντες παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως οριστικά σχέδια και δημοσιοποιούνται.

10. Η ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή εκδίδει τακτικές εκθέσεις σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως επίσης και τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας για παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων.

Ο ορισθείς πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχει τις πληροφορίες και τα δεδομένα που απαιτούνται για την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα.

Εάν δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επιδόσεων ή δεν έχει υλοποιηθεί ορθά το σχέδιο επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες απαιτεί την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στα εν λόγω διορθωτικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνεται, εφόσον είναι αντικειμενικά αναγκαία, η απαίτηση να αναθέσει ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την παροχή των σχετικών υπηρεσιών σε άλλον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν οι στόχοι επιδόσεων

εξακολουθούν να μην επιτυγχάνονται ή εάν το σχέδιο επιδόσεων εξακολουθεί να εφαρμόζεται εσφαλμένα ή εάν τα επιβληθέντα διορθωτικά μέτρα δεν εφαρμόζονται ή δεν εφαρμόζονται δεόντως, η εθνική εποπτική αρχή ζητεί από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ να διεξαγάγει έρευνα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2 και η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.

11. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την εθνική εποπτική αρχή δυνάμει του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

12. Όταν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκτελεί τα καθήκοντα εθνικής εποπτικής αρχής σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 8, τα προσχέδια επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας υποβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ μαζί με τα προσχέδια επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή. Όταν ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση σχετικά με την κατανομή του κόστους κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο, η εν λόγω απόφαση είναι δεσμευτική για τον Οργανισμό για τους σκοπούς της αξιολόγησης των προσχεδίων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Άρθρο 15

Ρόλος του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά την παρακολούθηση των ενωσιακών στόχων επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

1. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ εκπονεί τακτικά ενωσιακή επισκόπηση των επιδόσεων τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της σχέσης τους με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων.

2. Για την εκπόνηση της επισκόπησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι εθνικές εποπτικές αρχές κοινοποιούν τις εκθέσεις τους που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 10 στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και παρέχουν κάθε άλλη πληροφορία που ενδέχεται να ζητήσει για τους σκοπούς αυτούς ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ.

Άρθρο 16

Σχέδιο επιδόσεων δικτύου

1. Για κάθε περίοδο αναφοράς, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει προσχέδιο επιδόσεων δικτύου όσον αφορά όλες τις λειτουργίες δικτύου που επιτελεί.

Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου εγκρίνεται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιέχει στόχους επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.

2. Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου υποβάλλεται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και στην Επιτροπή.

Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σχετικά με το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) εξέταση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

β) πληρότητα του προσχεδίου επιδόσεων δικτύου όσον αφορά τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου είναι πλήρες και παρουσιάζει επαρκείς βελτιώσεις των επιδόσεων, εγκρίνει το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου ως οριστικό σχέδιο. Διαφορετικά, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από τον διαχειριστή δικτύου να υποβάλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου.

Άρθρο 17

Αναθεώρηση στόχων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς

1. Όταν, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς, οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων δεν είναι πλέον κατάλληλοι, λόγω της σημαντικής μεταβολής των συνθηκών, και όταν η αναθεώρηση των στόχων είναι αναγκαία και αναλογική, η Επιτροπή αναθεωρεί τους εν λόγω ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Σε περίπτωση μιας τέτοιας απόφασης εφαρμόζεται το άρθρο 11. Μετά την εν λόγω αναθεώρηση, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν νέα προσχέδια επιδόσεων, στα οποία εφαρμόζονται τα άρθρα 13 και 14. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει νέο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου, στο οποίο εφαρμόζεται το άρθρο 16.

2. Στην απόφαση για τους αναθεωρημένους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις για τη χρονική περίοδο έως ότου τεθούν σε ισχύ τα οριστικά σχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 6 και το άρθρο 14 παράγραφος 6.

3. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δύνανται να αιτούνται άδεια από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ή από την οικεία εθνική εποπτική αρχή όσον αφορά τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ώστε να αναθεωρήσουν έναν ή περισσότερους στόχους επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Το αίτημα αυτό μπορεί να υποβάλλεται σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων συνέγερσης ή όταν οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύουν ότι τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και οι λόγοι στους οποίους βασίζονται οι στόχοι επιδόσεων στερούνται πλέον ακρίβειας σε σημαντικό και διαρκή βαθμό, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά τον χρόνο έγκρισης του σχεδίου επιδόσεων.

4. Ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ή η οικεία εθνική εποπτική αρχή όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, επιτρέπει στον ενδιαφερόμενο ορισθέντα πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να προβεί στην προβλεπόμενη αναθεώρηση, μόνον εφόσον αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό, και εφόσον οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων διασφαλίζουν ότι διατηρείται η συνοχή με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Εάν εγκριθεί η αναθεώρηση, οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν νέα προσχέδια επιδόσεων, σύμφωνα με τις διαδικασίες των άρθρων 13 και 14.

Άρθρο 18

Εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων

Για την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες όσον αφορά το άρθρο 10 παράγραφος 3 και τα άρθρα 11, 12, 13, 14, 15, 16 και 17, ιδίως ως προς την εκπόνηση προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων, τον καθορισμό στόχων επιδόσεων, τα κριτήρια και τους όρους αξιολόγησής τους, τη μεθοδολογία κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την παρακολούθηση των επιδόσεων και την έκδοση διορθωτικών μέτρων, καθώς και τα χρονοδιαγράμματα για όλες τις διαδικασίες. Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες καθορίζονται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.

↓ 1070/2009 άρθρο 1.

~~β) επιλογή ενδεδειγμένων καίριων πεδίων επιδόσεων με βάση το έγγραφο του ΔΟΠΑ αριθ. 9854 με τίτλο «Γενική επιχειρησιακή ιδέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας» (Global Air Traffic Management Operational Concept) και συνεπών προς αυτά που προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος ATM, όπου περιλαμβάνονται τομείς ασφαλείας, περιβάλλοντος, χωρητικότητας και οικονομικής απόδοσης, προσαρμοσμένων, εάν απαιτείται, για να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και οι σχετικοί στόχοι για αυτούς τους τομείς και ορισμός περιορισμένου αριθμού καίριων δεικτών επιδόσεων για τη μέτρηση των επιδόσεων~~

~~γ) καθορισμός στόχων επιδόσεων για ολόκληρη την Κοινότητα, οι οποίοι ορίζονται εξετάζοντας εισροές που προσδιορίζονται στο επίπεδο των κρατών μελών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου~~

~~6. Για τη λεπτομερή λειτουργία του συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή εγκρίνει, το αργότερο έως τις 4 Δεκεμβρίου 2011 και εντός κατάλληλου χρονοδιαγράμματος για να τηρηθούν οι σχετικές προθεσμίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, εκτελεστικούς κανόνες σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3. Οι εκτελεστικοί αυτοί κανόνες διέπουν:~~

~~γ) κριτήρια για τον καθορισμό των εθνικών σχεδίων επιδόσεων ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από τις εθνικές εποπτικές αρχές, όπου περιέχονται οι εθνικοί στόχοι επιδόσεων ή οι στόχοι επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου και το καθεστώς παροχής κινήτρων. Τα σχέδια επιδόσεων:~~

~~i) βασίζονται στα επιχειρηματικά σχέδια των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας~~

~~ii) πραγματεύονται όλα τα στοιχεία κόστους της εθνικής βάσης κόστους ή της βάσης κόστους λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου~~

~~iii) περιλαμβάνουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων σύμφωνους με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων δ) αξιολόγηση των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου με βάση εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου και~~

~~ε) παρακολούθηση των εθνικών σχεδίων επιδόσεων ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού. δ) κριτήρια για την αποτίμηση του~~

~~εάν οι εθνικοί στόχοι ή οι στόχοι λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου είναι συνεπείς προς τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων που τίθενται κατά την περίοδο αναφοράς και για την υποστήριξη των μηχανισμών συναγερμού·~~

~~ε) γενικές αρχές για τον καθορισμό από τα κράτη μέλη του καθεστώτος παροχής κινήτρων·~~

~~στ) αρχές για την εφαρμογή μεταβατικού μηχανισμού που απαιτείται για την προσαρμογή στη λειτουργία του συστήματος επιδόσεων, για διάστημα που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες μετά την έγκριση των εκτελεστικών κανόνων·~~

~~β) την περίοδο αναφοράς και τα διαστήματα για την αποτίμηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και τον ορισμό νέων στόχων·~~

~~α) το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα των διαδικασιών που προβλέπει η παράγραφος 4·~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5

~~5. Κατά τον καθορισμό του συστήματος επιδόσεων λαμβάνεται υπόψη το ότι οι υπηρεσίες αεροδιαδρόμων, οι υπηρεσίες τερματικών αερολιμένων και οι λειτουργίες δικτύου είναι διαφορετικές και πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα, εάν είναι απαραίτητο και για τους σκοπούς μέτρησης των επιδόσεων·~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ~~

~~ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΕΛΩΝ~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 8

~~Άρθρο 14~~

~~Γενικά~~

~~Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 15 και 16, το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, στην επιβολή και στην εφαρμογή των τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου, και στην οικονομική απόδοση της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και την αποτελεσματικότητα των πτήσεων, τηρουμένου ταυτόχρονα βέλτιστου επιπέδου ασφαλείας. Το σύστημα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο προς το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και προς το σύστημα χρέωσης των τελών διαδρομής του Eurocontrol·~~

Άρθρο ~~1945~~

Αρχές ☒ του συστήματος χρέωσης ☒

↓ νέο

1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας των κρατών μελών να χρηματοδοτούν την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που καλύπτονται από το παρόν άρθρο μέσω δημόσιων κονδυλίων, τα τέλη για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας καθορίζονται, επιβάλλονται και εφαρμόζονται στους χρήστες του εναέριου χώρου.

2. Τα τέλη βασίζονται στο κόστος των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όσον αφορά τις υπηρεσίες και τις λειτουργίες που παρέχονται προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια καθορισμένων περιόδων αναφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2. Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση του ενεργητικού για την απαραίτητη βελτίωση της διάρθρωσης του κεφαλαίου.

3. Με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική απόδοση και οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας.

4. Τα έσοδα από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα οικονομικά πλεονάσματα ή ζημίες για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, λόγω της εφαρμογής των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο η) και των μηχανισμών επιμερισμού του κινδύνου που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο θ).

5. Τα έσοδα από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση υπηρεσιών που παρέχονται υπό τους όρους της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 8.

6. Τα οικονομικά δεδομένα που αφορούν το καθορισμένο κόστος, το πραγματικό κόστος και τα πραγματικά έσοδα των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλονται στις εθνικές εποπτικές αρχές και στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 20

Βάσεις κόστους για τα τέλη

1. Οι βάσεις κόστους για τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τα τέλη τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνίστανται στο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στη σχετική ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και στη σχετική ζώνη χρέωσης τερματικών τελών, όπως ορίζεται στα σχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14.

2. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται το κόστος των σχετικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, προσήκοντες τόκοι για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και δαπάνες συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης.

3. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται επίσης οι ακόλουθες δαπάνες:

α) δαπάνες που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ·

β) δαπάνες ή μέρη αυτών που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την εποπτεία και την πιστοποίησή τους από τις εθνικές εποπτικές αρχές, εκτός εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άλλους χρηματοδοτικούς πόρους για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών·

γ) δαπάνες που επιβαρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικές με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και λειτουργιών δικτύου, όπως, για παράδειγμα, τα καθήκοντα που ανατίθενται στον διαχειριστή δικτύου, εκτός εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άλλους χρηματοδοτικούς πόρους για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών.

4. Στο καθορισμένο κόστος δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω ποινών επιβαλλόμενων από κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 42, ούτε οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 11 και στο άρθρο 14 παράγραφος 10.

5. Δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και με τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση διαφανή μεθοδολογία. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας μιας εκ των δύο αυτών κατηγοριών, μόνον εφόσον αιτιολογείται αντικειμενικά και προσδιορίζεται με διαφάνεια, σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 3.

6. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν λεπτομερή στοιχεία για τη βάση κόστους τους στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, στις εθνικές εποπτικές αρχές και στην Επιτροπή. Για τον σκοπό αυτόν, οι δαπάνες κατανέμονται σύμφωνα με τον λογιστικό διαχωρισμό που περιγράφεται στο άρθρο 25 παράγραφος 3 και διακρίνονται σε δαπάνες προσωπικού, λειτουργικές δαπάνες πλην των δαπανών προσωπικού, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου, δαπάνες για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και έκτακτες δαπάνες.

Άρθρο 21

Καθορισμός τιμών μονάδας

1. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος και για κάθε ζώνη χρέωσης τελών, με βάση το καθορισμένο κόστος και τις προβλέψεις κυκλοφορίας που παρατίθενται στα σχέδια επιδόσεων, καθώς και τις εφαρμοστέες προσαρμογές που απορρέουν από προηγούμενα έτη και άλλα έσοδα.

2. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές, αφού ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ επαληθεύσει ότι είναι σύμφωνες με το άρθρο 19, το άρθρο 20 και το παρόν άρθρο. Εάν ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διαπιστώσει ότι μια τιμή μονάδας δεν πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, η τιμή μονάδας

επανεξετάζεται αναλόγως από την οικεία εθνική εποπτική αρχή. Εάν η τιμή μονάδας εξακολουθεί να μην πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διεξάγει έρευνα και υποβάλλει γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2, και η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3.

Για τους σκοπούς της χρέωσης και όταν η συμφόρηση προκαλεί σημαντικά προβλήματα δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της υποβάθμισης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει, με εκτελεστικό κανονισμό που εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, κοινή τιμή μονάδας για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, καθώς και λεπτομερείς κανόνες και διαδικασίες για την εφαρμογή της. Η κοινή τιμή μονάδας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο υπολογίζεται βάσει σταθμισμένου μέσου όρου των διαφορετικών τιμών μονάδας των οικείων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα έσοδα από την κοινή τιμή μονάδας ανακατανέμονται ώστε να επιτυγχάνεται ουδετερότητα εσόδων για τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 22

Καθορισμός τελών

1. Τα τέλη επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών. Κατά την επιβολή τελών σε διάφορους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη.

2. Το τέλος υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και τις μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για την εν λόγω πτήση. Το τέλος αποτελείται από μία ή περισσότερες μεταβλητές συνιστώσες, καθεμία από τις οποίες βασίζεται σε αντικειμενικούς παράγοντες.

3. Το τέλος τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τερματικών τελών και τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για την εν λόγω πτήση. Για τον υπολογισμό του τέλους τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η προσέγγιση και η αναχώρηση μιας πτήσης υπολογίζονται ως μία μόνο πτήση. Το τέλος αποτελείται από μία ή περισσότερες μεταβλητές συνιστώσες, καθεμία από τις οποίες βασίζεται σε αντικειμενικούς παράγοντες.

4. Μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών του εναέριου χώρου από τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και ιδίως χειριστών ελαφρών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής καλύπτεται από άλλους πόρους και δεν μετακυλιέται σε άλλους χρήστες του εναέριου χώρου.

5. Τα τέλη διαφοροποιούνται ώστε να ενθαρρύνονται οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι αερολιμένες και οι χρήστες του εναέριου χώρου να στηρίζουν βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων ή της ποιότητας εξυπηρέτησης, όπως αυξημένη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αυξημένη χωρητικότητα, μειωμένες καθυστερήσεις και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας παράλληλα το βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας, ιδίως για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος ATM. Η διαφοροποίηση συνίσταται σε οικονομικά

πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα και είναι ουδέτερη ως προς τα έσοδα για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 23

Εφαρμογή του συστήματος χρέωσης

Για την εφαρμογή του συστήματος χρέωσης, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες για τα άρθρα 19, 20, 21 και 22, ιδίως όσον αφορά τις βάσεις κόστους και το καθορισμένο κόστος, τον καθορισμό των τιμών μονάδας, τα συστήματα παροχής κινήτρων και τους μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου και τη διαφοροποίηση των τελών. Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες καθορίζονται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 9

~~α) το κόστος που επιμερίζονται οι χρήστες του εναέριου χώρου είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης. Καθορισμένο κόστος είναι το κόστος που καθορίζεται από το κράτος μέλος είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, είτε κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού πλαίσιο, είτε κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, μετά από κατάλληλες προσαρμογές για την εφαρμογή των μηχανισμών συναγερμού κατά το άρθρο 11 του κανονισμού πλαίσιο.~~

~~β) το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες, όπως προβλέπεται και υλοποιείται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ICAO, ευρωπαϊκή περιφέρεια. Στο κόστος αυτό είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται δαπάνες των εθνικών εποπτικών αρχών ή/και ειδικευμένων φορέων, καθώς και άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και παρόχου υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω κυρώσεων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού πλαίσιο και οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού πλαίσιο.~~

~~γ) όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και στο πλαίσιο των οικείων συμφωνιών πλαίσιο, τα κράτη μέλη καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες για να συμφωνήσουν σε κοινές αρχές για την πολιτική χρέωσης.~~

~~δ) το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται χωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.~~

~~ε) δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση υπηρεσιών διαδρομής και τερματικών υπηρεσιών. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις τερματικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες διαδρομών κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των υπηρεσιών διαδρομών και των τερματικών υπηρεσιών με βάση διαφανή μεθοδολογία. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ~~

~~διαφορετικών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μιας των δύο αυτών κατηγοριών μόνον εφόσον αιτιολογηθεί αντικειμενικά και περιγραφεί με σαφήνεια.~~

~~στ) διασφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται εκτελεστικοί κανόνες για την παροχή πληροφοριών από τους παρόχους υπηρεσιών ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται οι προβλέψεις, οι πραγματικές δαπάνες και τα έσοδα του παρόχου. Ανταλλάσσονται τακτικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, παρόχων υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.~~

~~3. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις εξής αρχές όταν καθορίζουν τέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2:~~

~~α) τα τέλη για τη διάθεση υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζονται χωρίς διακρίσεις. Κατά την επιβολή τελών σε διαφόρους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη·~~

~~β) μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών, και ιδίως χειριστών ελαφρών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής δεν μετακυλίεται σε άλλους χρήστες·~~

~~γ) τα τέλη καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος με βάση το καθορισμένο κόστος ή μπορεί να καθοριστούν σύμφωνα με τους όρους που θέτουν τα κράτη μέλη για τον καθορισμό του ανώτατου επιπέδου της τιμής μονάδας ή των εσόδων για κάθε έτος για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη·~~

~~δ) οι αεροναυτιλιακές υπηρεσίες είναι δυνατόν να παράγουν επαρκή έσοδα για εύλογη απόδοση του ενεργητικού για την απαραίτητη βελτίωση της διάρθρωσης του κεφαλαίου·~~

~~ε) τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που διατίθενται στους χρήστες του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών·~~

~~στ) με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική απόδοση και οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας. Προς τον σκοπό αυτό, και σε σχέση με τα εθνικά σχέδια επιδόσεων ή τα σχέδια επιδόσεων των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να δημιουργούν μηχανισμούς, καθώς και κίνητρα που συνίστανται σε οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, για να ενθαρρύνουν τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή/και τους χρήστες του εναέριου χώρου να προβαίνουν σε βελτιώσεις της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως αύξηση της χωρητικότητας, μείωση των καθυστερήσεων και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας ταυτόχρονα βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας.~~

~~4. Η Επιτροπή αποφασίζει λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες για το παρόν άρθρο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 11

~~Άρθρο 15~~

~~Αναθεώρηση συμμόρφωσης~~

~~1. Η Επιτροπή μεριμνά για τον συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 15, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επιδιώκει τη δημιουργία αναγκαίων μηχανισμών χρήσης της εμπειρογνομosύνης του Eurocontrol και γνωστοποιεί τα αποτελέσματα του ελέγχου στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.~~

~~2. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών που κρίνουν ότι δεν έχουν εφαρμοσθεί ορθώς οι αρχές και κανόνες των άρθρων 14 και 15, ή με δική της πρωτοβουλία, ερευνά τους ισχυρισμούς περί μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των σχετικών αρχών ή/και κανόνων. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18 παράγραφος 1, η Επιτροπή γνωστοποιεί τα αποτελέσματα της έρευνάς της στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου. Η Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την παραλαβή αιτήματος, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού διαβουλευθεί με την επιτροπή ενιαίου ουρανού, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαίσιο, αποφασίζει σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 14 και 15 του παρόντος κανονισμού, καθώς και ως προς τη δυνατότητα συνέχισης της σχετικής πρακτικής.~~

~~3. Η Επιτροπή απευθύνει την απόφασή της στα κράτη μέλη και ενημερώνει σχετικά τον πάροχο υπηρεσιών, εφόσον αυτός έχει έννομο συμφέρον. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμπει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λαμβάνει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.~~

↓ νέο

Άρθρο 24

Έλεγχος της συμμόρφωσης με τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης

1. Η Επιτροπή ελέγχει τακτικά τη συμμόρφωση των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, και των κρατών μελών με τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23. Η Επιτροπή ενεργεί σε διαβούλευση με τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ και με τις εθνικές εποπτικές αρχές.

2. Κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, εθνικής εποπτικής αρχής ή της Επιτροπής, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ διενεργεί έρευνα για κάθε ισχυρισμό περί μη συμμόρφωσης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Εάν υπάρχουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, μπορεί να κινήσει έρευνα με δική του πρωτοβουλία. Περαιτώνει την έρευνα εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, έπειτα από ακρόαση του κράτους μέλους, της οικείας εθνικής εποπτικής αρχής και του ενδιαφερόμενου ορισθέντα παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη του άρθρου 41 παράγραφος 1, ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ κοινοποιεί τα πορίσματα της έρευνας στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει γνώμη σχετικά με το κατά πόσον τα κράτη μέλη και/ή οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συμμορφώνονται με τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και τις εκτελεστικές πράξεις των άρθρων 18 και 23 και κοινοποιεί την εν λόγω γνώμη στο κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη και στον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Άρθρο ~~2542~~

Διαφάνεια των λογαριασμών ☒ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ☒

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή ~~της νομικής μορφής τους~~ ☒ των νομικών δομών τους ☒ , συντάσσουν ⇒ σε ετήσια βάση ⇐ ~~υποβάλλουν σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο~~ και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η ~~Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του παρόχου υπηρεσιών ☒ αεροναυτιλίας ☒ , είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος ~~επιδιώκει να επιτύχει επιτυχάνει~~ τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. ~~2. Εν πάση περιπτώσει, Οι~~ πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο ☒ για τους λογαριασμούς που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο ☒ .

↓ νέο

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές και ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που τελούν υπό την εποπτεία τους. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να χορηγούν πρόσβαση στους λογαριασμούς αυτούς σε άλλες εποπτικές αρχές.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 7 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

3. ~~Σε περίπτωση παροχής δέσμης υπηρεσιών, Οι~~ πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ⇒ , στην εσωτερική λογιστική τους, τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για κάθε υπηρεσία αεροναυτιλίας, ⇐ ~~προσδιορίζουν και δημοσιοποιούν τις δαπάνες και τα έσοδα που απορρέουν από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καταναεμμένα σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αναφέρεται στο άρθρο 14 και, αναλόγως, τηρούν ενοποιημένους λογαριασμούς για άλλες μη αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν εάν τις υπηρεσίες αυτές ~~παρείχαν~~ ☒ εκτελούσαν ☒ ανεξάρτητες επιχειρήσεις ⇒ , έτσι ώστε να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεπιδοτήσεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας τηρούν επίσης χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δραστηριότητα όταν: ⇐~~

↴ νέο

α) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τις οποίες έχουν συνάψει σύμβαση προμήθειας σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 και υπηρεσίες αεροναυτιλίας που δεν καλύπτονται από την εν λόγω διάταξη·

β) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας και ασκούν άλλες δραστηριότητες, οποιουδήποτε είδους, συμπεριλαμβανομένων κοινών υπηρεσιών πληροφοριών·

γ) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην Ένωση και σε τρίτες χώρες.

Το καθορισμένο κόστος, το πραγματικό κόστος και τα έσοδα που προκύπτουν από υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμονται σε δαπάνες προσωπικού, λειτουργικές δαπάνες πλην των δαπανών προσωπικού, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου, δαπάνες για τέλη και δικαιώματα που καταβάλλονται στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, και έκτακτες δαπάνες, και δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της προστασίας των εμπιστευτικών πληροφοριών.

4. Τα οικονομικά δεδομένα σχετικά με τις δαπάνες και τα έσοδα που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 6 και άλλες πληροφορίες σχετικά με τον υπολογισμό των τιμών μονάδας υποβάλλονται σε λογιστικό έλεγχο ή επαλήθευση από την εθνική εποπτική αρχή ή από οντότητα ανεξάρτητη από τον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνεται από την εθνική εποπτική αρχή. Τα συμπεράσματα του λογιστικού ελέγχου δημοσιοποιούνται.

↓ 550/2004

~~4. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.~~

~~5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων⁵² σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 5

~~Άρθρο 9α~~

~~Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου~~

~~1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012, προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη χωρητικότητα και απόδοση του δικτύου διαχείρισης εναέριας~~

⁵² ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

3. Τα κράτη μέλη, και ιδίως εκείνα που ορίζουν γειτονικά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, συνεργάζονται μεταξύ τους το μέγιστο δυνατόν για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα διάταξη. Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται και τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

2. Συγκεκριμένα, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου:

α) υποστηρίζονται από μηχανισμούς ασφαλείας·

β) καθιστούν δυνατή τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της εναέριας κυκλοφορίας·

γ) εξασφαλίζουν τη συμβατότητα με το ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού για τον εναέριο χώρο·

δ) δικαιολογούνται από τη συνολική προστιθέμενη τους αξία, συμπεριλαμβανομένης της βέλτιστης χρήσης των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων, βάσει αναλύσεων κόστους-οφέλους·

ε) διασφαλίζουν ομαλή και εύελκτη μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

στ) συμμορφώνονται με τους όρους που απορρέουν από περιφερειακές συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ·

ζ) σέβονται περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως τις συμφωνίες όπου συμμετέχουν τρίτες ευρωπαϊκές χώρες και

η) σέβονται περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως τις συμφωνίες όπου συμμετέχουν τρίτες ευρωπαϊκές χώρες και

θ) εξασφαλίζουν τη συνέπεια με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων.

3. Ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου καθορίζεται μόνον με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ όλων των κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που είναι υπεύθυνα για οποιοδήποτε μέρος του εναέριου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα.

Το (τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η), πριν κοινοποιήσει(ουν) στην Επιτροπή την καθιέρωση λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, παρέχει(ουν) στην Επιτροπή, στον συντονιστή, στα άλλα κράτη μέλη και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατάλληλες πληροφορίες και τους δίνει(ουν) τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

4. Σε περίπτωση που τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, η συμφωνία καθορισμού του λειτουργικού τμήματος περιλαμβάνει τις απαραίτητες διατάξεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να τροποποιηθεί το τμήμα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο ένα κράτος μέλος μπορεί να αποσυρθεί από το τμήμα, συμπεριλαμβάνονται δε μεταβατικές ρυθμίσεις.

5. Εφόσον ανακύψουν δυσκολίες μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών όσον αφορά διασυνοριακό λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, το οποίο αφορά εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία τους, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να θέσουν από κοινού το θέμα στην επιτροπή ενιαίου ουρανού για γνωμοδότηση. Η γνωμοδότηση απευθύνεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 63, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω γνωμοδότηση προκειμένου να εξευρεθεί λύση.

~~6. Αφού λάβει τις κοινοποιήσεις εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά τις συμφωνίες και τις δηλώσεις στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 3 και 4, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 και παρουσιάζει τα συμπεράσματα, προς συζήτηση, στην επιτροπή ενιαίου ουρανού. Εάν η Επιτροπή συμπεράνει ότι ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, ξεκινά διάλογο με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη με στόχο την επίτευξη συναίνεσης όσον αφορά τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης.~~

~~7. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, οι συμφωνίες και οι δηλώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 κοινοποιούνται στην Επιτροπή προς δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στη δημοσίευση αυτή προσδιορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της σχετικής απόφασης.~~

~~8. Το αργότερο μέχρι τις 4 Δεκεμβρίου 2010, εκπονείται υλικό καθοδήγησης για τον καθορισμό και την τροποποίηση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~9. 1 Η Επιτροπή εγκρίνει, το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011 και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου, εκτελεστικούς κανόνες σχετικά με την ενημέρωση που οφείλει(ουν) να παρέχει(ουν) το (τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) πριν από τον καθορισμό και την τροποποίηση ενός λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.~~

~~Άρθρο 9β~~

~~Συντονιστής του συστήματος λειτουργικών τμημάτων~~

~~1. Για τη διευκόλυνση του καθορισμού των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, η Επιτροπή μπορεί να ορίζει ένα φυσικό πρόσωπο ως συντονιστή του συστήματος λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου («ο συντονιστής»). Η Επιτροπή ενεργεί σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9α παράγραφος 5, ο συντονιστής συμβάλλει, μετά από αίτημα όλων των εμπλεκόμενων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που λαμβάνουν μέρος στο ίδιο λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, στην υπέρβαση των δυσχερειών κατά τη διαδικασία διαπραγματεύσεώς τους, ώστε να επιταχυνθεί ο καθορισμός των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Ο συντονιστής ενεργεί στη βάση εντολής που του χορηγούν όλα τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που λαμβάνουν μέρος στο ίδιο λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου.~~

~~3. Ο συντονιστής ενεργεί αμερόληπτα, ιδίως σε σχέση με τα κράτη μέλη, τις τρίτες χώρες, την Επιτροπή και τους ενδιαφερόμενους φορείς.~~

~~4. Ο συντονιστής δεν αποκαλύπτει καμία πληροφορία που έχει λάβει κατά την εκτέλεση του έργου του, εκτός αν του επιτραπεί από τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, από τις τρίτες χώρες που εμπλέκονται.~~

~~5. Ο συντονιστής υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή, στην επιτροπή ενιαίου ουρανού και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάθε τρεις μήνες μετά από τον ορισμό του. Η έκθεση περιλαμβάνει περίληψη των διαπραγματεύσεων και τα αποτελέσματά τους.~~

~~6. Η αρμοδιότητα του συντονιστή εκπνέει με την υπογραφή της τελευταίας συμφωνίας για λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου αλλά, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από τις 4 Δεκεμβρίου 2012.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
⊗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ⊗

Άρθρο 266

~~Διαχείριση και σχεδιασμός του~~ ⊗ Λειτουργίες ⊗ δικτύου

1. Οι λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ~~(ATM)~~ ~~επιτρέπουν βέλτιστη~~ ⇒ εξασφαλίζουν τη βιώσιμη και αποδοτική & χρήση του εναέριου χώρου ⇒ και των εν ανεπαρκεία πόρων. & ~~και εξασφαλίζουν~~ ⊗ Εξασφαλίζουν επίσης ⊗ στους χρήστες του εναέριου χώρου τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν ~~τις διαδρομές που προτιμούν~~ ⇒ περιβαλλοντικά βέλτιστες διαδρομές & και ταυτόχρονα να έχουν μέγιστη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες. Αυτές οι λειτουργίες του δικτύου ⇒ , οι οποίες απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 3, & ⇒ συμβάλλουν στην επίτευξη των ενωσιακών στόχων επιδόσεων και βασίζονται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις & ~~αποσκοπούν στη στήριξη πρωτοβουλιών σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και εκτελούνται με ταυτόχρονη τήρηση της αρχής του διαχωρισμού μεταξύ ρυθμιστικών και επιχειρησιακών καθηκόντων.~~

2. ~~Για να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τους εθνικούς αεροδιαδρόμους και τις δομές του εναέριου χώρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι αναλαμβάνονται τα εξής:~~ ⊗ Στις λειτουργίες δικτύου της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται οι εξής ⊗ :

α) σχεδιασμός & και διαχείριση & ~~του ευρωπαϊκού των ευρωπαϊκών δικτύου αεροδιαδρόμων~~ ⇒ δομών εναέριου χώρου & .

⇒ β) διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας· &

γβ) συντονισμός των εν ανεπαρκεία πόρων, εντός των συχνοτήτων που χρησιμοποιεί κατά κανόνα η εναέρια κυκλοφορία, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων, καθώς και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ.

↓ νέο

3. Στις λειτουργίες δικτύου της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται επίσης οι εξής:

α) βελτιστοποίηση του σχεδιασμού εναέριου χώρου για το δίκτυο και διευκόλυνση της ανάθεσης παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω συνεργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τις αρχές των κρατών μελών·

β) διαχείριση της παροχής χωρητικότητας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο δίκτυο, όπως καθορίζεται στο δεσμευτικό σχέδιο λειτουργιών δικτύου (NOP)·

γ) λειτουργία συντονισμού και υποστήριξης σε περίπτωση κρίσης δικτύου·

δ) διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας και χωρητικότητας·

ε) διαχείριση του σχεδιασμού, της παρακολούθησης και του συντονισμού των δραστηριοτήτων εγκατάστασης υποδομής στο ευρωπαϊκό δίκτυο ATM, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών αναγκών και των συναφών επιχειρησιακών διαδικασιών·

στ) παρακολούθηση της λειτουργίας της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6

4. Οι λειτουργίες ~~του πρώτου εδαφίου των παραγράφων 2 και 3~~ δεν συνεπάγονται τη λήψη δεσμευτικών μέτρων γενικού χαρακτήρα ούτε διακριτική ευχέρεια πολιτικής φύσεως. ~~Λαμβάνουν υπόψη προτάσεις που έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου.~~ Εκτελούνται σε συντονισμό με τις στρατιωτικές αρχές βάσει συμπεφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου.

↓ νέο

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 36 για να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την προσθήκη λειτουργιών στις λειτουργίες που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 3, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τη λειτουργία και τις επιδόσεις του δικτύου.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 27

☒ Ο διαχειριστής δικτύου ☒

↓ νέο

1. Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 26, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Οργανισμού, κατά περίπτωση, εξασφαλίζει ότι ο διαχειριστής δικτύου συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που καθορίζονται στο άρθρο 26, εκτελώντας τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

2. Η Επιτροπή μπορεί ~~, μετά από διαβούλευση με την επιτροπή ενιαίου ουρανού και σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, να αναθέσει στον ☒ να διορίσει ☒ Eurocontrol, ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα~~ ⇒ για να εκτελεί ☒ τα καθήκοντα ~~που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των λειτουργιών του πρώτου εδαφίου~~ ⇒ του διαχειριστή δικτύου ☒. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 3. Η εν λόγω απόφαση διορισμού περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις του διορισμού, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης του διαχειριστή δικτύου.

3. ⇒ Τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου ⇐ ~~Τα καθήκοντα αυτά~~ πρέπει να εκτελούνται με ⇒ ανεξάρτητο, ⇐ αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο ~~και να πραγματοποιούνται εξ ονόματος των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων.~~ Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, ⇒ όταν ο αρμόδιος φορέας που έχει οριστεί ως ο διαχειριστής δικτύου έχει επίσης ρυθμιστικές αρμοδιότητες. ⇐ ⇒ Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ο διαχειριστής δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες ⇐ ~~λαμβανομένων υπόψη των αναγκών~~ του δικτύου ATM συνολικά ~~και με την πλήρη~~ ⇒ μεριμνά για την πλήρη συμμετοχή ⇐ ~~συμμετοχή~~ των χρηστών του εναέριου χώρου ~~και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας~~ ⇒ , των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων και των στρατιωτικών αρχών. ⇐

↓ νέο

4. Ο διαχειριστής δικτύου συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου με τη λήψη μέτρων που έχουν ως στόχο τον ασφαλή και αποδοτικό σχεδιασμό και λειτουργία του δικτύου υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες κρίσης, καθώς και μέτρων που έχουν ως στόχο τη διαρκή βελτίωση των λειτουργιών δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και των συνολικών επιδόσεων του δικτύου, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων. Στα μέτρα που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου συνυπολογίζεται η ανάγκη πλήρους ενσωμάτωσης των αερολιμένων στο δίκτυο.

5. Ο διαχειριστής δικτύου συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι στόχοι επιδόσεων του άρθρου 10 αντικατοπτρίζονται επαρκώς στη χωρητικότητα που πρέπει να παρέχουν οι επιμέρους πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και έχουν συμφωνηθεί μεταξύ του διαχειριστή δικτύου και των εν λόγω παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου.

6. Ο διαχειριστής δικτύου:

α) αποφασίζει επιμέρους μέτρα για την υλοποίηση των λειτουργιών δικτύου και τη στήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής του δεσμευτικού σχεδίου λειτουργιών δικτύου και της επίτευξης των δεσμευτικών στόχων επιδόσεων·

β) παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή και χρήσιμες πληροφορίες στον Οργανισμό στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ σχετικά με την εγκατάσταση της υποδομής του δικτύου ATM σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, με ειδικότερο στόχο τον προσδιορισμό των αναγκαίων επενδύσεων για το δίκτυο.

7. Ο διαχειριστής δικτύου λαμβάνει αποφάσεις μέσω διαδικασίας συλλογικής λήψης αποφάσεων. Τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων ενεργούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων του δικτύου. Η διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων προάγει τα συμφέροντα του δικτύου.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6

~~3. Η Επιτροπή μπορεί να προσθέτει λειτουργίες στον κατάλογο των λειτουργιών που απαριθμούνται στην παράγραφο 2, αφού διεξαγάγει τις δέουσες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς της βιομηχανίας. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού πλαίσιο.~~

↓ νέο

8. Με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου, τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου, τους μηχανισμούς διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών λήψης αποφάσεων και διαχείρισης κρίσεων.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6

~~4. Λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των μέτρων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, εκτός εκείνων που αναφέρονται στις παραγράφους 6 έως 9, θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο. Αυτοί οι εκτελεστικοί κανόνες αφορούν κυρίως:~~

~~α) τον συντονισμό και την εναρμόνιση μεθόδων και διαδικασιών για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης των αεροναυτικών συχνοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης αρχών και κριτηρίων·~~

~~β) την κεντρική λειτουργία συντονισμού για τον έγκαιρο εντοπισμό και την κάλυψη των αναγκών σε συχνότητες στις ζώνες συχνοτήτων που διατίθενται στη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη με στόχο την υποστήριξη του σχεδιασμού και της λειτουργίας του ευρωπαϊκού δικτύου αερομεταφορών·~~

~~γ) πρόσθετες λειτουργίες του δικτύου όπως ορίζονται στο γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ·~~

~~δ) τις λεπτομέρειες μιας διαδικασίας λήψεως αποφάσεων που βασίζεται στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου για τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2·~~

~~ε) ρυθμίσεις για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων φορέων στο πλαίσιο της διαδικασίας λήψεως αποφάσεων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο και~~

~~στ) εντός του ραδιοφάσματος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών, την κατανομή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου και των διαχειριστών συχνοτήτων των κρατών μελών, ενώ εξασφαλίζεται ότι οι λειτουργίες διαχείρισης συχνοτήτων των κρατών μελών~~

~~εξαικολουθούν να πραγματοποιούν τις εκχωρήσεις συχνοτήτων που δεν έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο. Για τις περιπτώσεις εκείνες οι οποίες έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο, οι διαχειριστές συχνοτήτων των κρατών μελών συνεργάζονται με τους υπεύθυνους για τη λειτουργία διαχείρισης του δικτύου με στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης των συχνοτήτων.~~

↓ νέο

9. Τα κράτη μέλη αποφαινόνται για πτυχές που άπτονται του σχεδιασμού δομών εναέριου χώρου πλην όσων αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφοι 2 και 3. Για αυτόν τον λόγο, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας, την εποχικότητα και την πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας και των σχεδίων επιδόσεων. Προτού αποφανθούν για τις ανωτέρω πτυχές, διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου ή τις ομάδες που εκπροσωπούν τους εν λόγω χρήστες του εναερίου χώρου και τις στρατιωτικές αρχές, κατά περίπτωση.

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 6

~~5. Πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2, αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Σε αυτήν τη διαδικασία σχεδιασμού λαμβάνονται υπόψη η ζήτηση και η πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας, τα σχέδια επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και περιλαμβάνεται πλήρης διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του εναέριου χώρου ή με σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναερίου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές.~~

~~6. Τα κράτη μέλη αναθέτουν στον Eurocontrol ή σε άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, που υπόκειται στις δέουσες διευθετήσεις επιτήρησης, την εκτέλεση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.~~

~~7. Οι εκτελεστικοί κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων διευθετήσεων επιτήρησης, αναπτύσσονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαίσιο και εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, με σκοπό τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί βασίζονται σε διαφάνεια και αποτελεσματικότητα, ώστε να διασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα παρέχεται έγκαιρα, με ευελιξία και σύμφωνα με τις συστάσεις του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, ευρωπαϊκή περιοχή.~~

~~8. Οι εκτελεστικοί κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας υποστηρίζουν τις επιχειρησιακές αποφάσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης των αερολημένων και των χρηστών του εναέριου χώρου και καλύπτουν τους ακόλουθους τομείς:~~

~~α) τον σχεδιασμό πτήσεων~~

~~β) τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων και~~

~~γ) τη χρήση διαδρομών από τη γενική αεροπορία, συμπεριλαμβανομένων:~~

~~της δημιουργίας ενιαίας έκδοσης για την καθοδήγηση των διαδρομών και της εναέριας κυκλοφορίας,~~

~~εναλλακτικών λύσεων για την εκτροπή της γενικής αεροπορίας από συμφορημένες περιοχές, και~~

~~κανόνων προτεραιότητας όσον αφορά την πρόσβαση στον εναέριο χώρο της γενικής αεροπορίας, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης.~~

~~9. Κατά την κατάρτιση και θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων η Επιτροπή, κατά περίπτωση, και χωρίς να θίγεται η ασφάλεια, λαμβάνει υπόψη τη συνοχή μεταξύ σχεδίων πτήσεων και χρονοθυρίδων και τον αναγκαίο συντονισμό με παρακείμενες περιοχές.~~

↓ νέο

Άρθρο 28

Διαφάνεια λογαριασμών του διαχειριστή δικτύου

1. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει, υποβάλλει και δημοσιεύει τους οικονομικούς του λογαριασμούς. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του διαχειριστή δικτύου, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο διαχειριστής δικτύου επιτυγχάνει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

2. Ο διαχειριστής δικτύου δημοσιεύει ετήσια έκθεση και υπόκειται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

↓ 550/2004

Άρθρο 10

Σχέσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών

~~1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων παρόχων υπηρεσιών που έχουν πιστοποιηθεί στην Κοινότητα.~~

~~2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επισημοποιούν τις σχέσεις συνεργασίας τους με γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις με τις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και λειτουργίες που αναλαμβάνει κάθε πάροχος και επιτρέπεται η ανταλλαγή επιχειρησιακών δεδομένων μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Οι ρυθμίσεις αυτές κοινοποιούνται στην οικεία εθνική εποπτική αρχή ή αρχές.~~

~~3. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την~~

~~παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών, εφόσον έχουν ορίσει πάροχο σε αποκλειστική βάση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1.~~

↓ νέο

Άρθρο 29

Σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου σχετικά με όλα τα μείζονα ζητήματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων σχετικών αλλαγών διαμορφώσεων του εναέριου χώρου, ή για στρατηγικές επενδύσεις με καίριες επιπτώσεις στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και/ή στα τέλη. Οι χρήστες του εναέριου χώρου συμμετέχουν επίσης στη διαδικασία έγκρισης στρατηγικών επενδυτικών σχεδίων. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα για τον τρόπο διαβούλευσης και συμμετοχής των χρηστών του εναέριου χώρου στη διαδικασία έγκρισης στρατηγικών επενδυτικών σχεδίων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

↓ 1070/2009 άρθρο 2

παράγραφος 6 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Άρθρο ~~30~~

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ~~λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν~~ διασφαλίζουν ότι θεσπίζονται ή ανανεώνονται γραπτές συμφωνίες μεταξύ των αρμοδίων πολιτικών και στρατιωτικών αρχών ή ισότιμες νομικές ρυθμίσεις όσον αφορά στη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου ⇒ και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή ⇐.

↓ 550/2004

Άρθρο 13

~~Πρόσβαση στα δεδομένα και προστασία τους~~

~~1. Σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε πραγματικό χρόνο μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων ώστε να διευκολύνονται οι επιχειρησιακές τους ανάγκες. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.~~

~~2. Πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα παρέχεται στις κατάλληλες αρχές, τους πιστοποιημένους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στους χρήστες εναέριου χώρου και~~

~~στους αερολιμένες, χωρίς διακρίσεις.3. Οι πιστοποιημένοι πάροχοι υπηρεσιών, οι χρήστες εναέριου χώρου και οι αερολιμένες θεσπίζουν τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα τους, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους αυτούς όρους. Λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους όρους αυτούς θεσπίζονται, ανάλογα με την περίπτωση, με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου.~~

↴ νέο

Άρθρο 31

Διαθεσιμότητα επιχειρησιακών δεδομένων για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και πρόσβαση σε αυτά

1. Όσον αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα σε πραγματικό χρόνο, χωρίς διακρίσεις και με την επιφύλαξη της προστασίας από έκνομες ενέργειες ή των συμφερόντων της πολιτικής άμυνας, από όλους τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους αερολιμένες και τον διαχειριστή δικτύου, τόσο σε διασυννοριακή βάση όσο και σε επίπεδο Ένωσης. Η εν λόγω διαθεσιμότητα είναι προς όφελος πιστοποιημένων ή δηλωμένων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οντοτήτων που έχουν αποδεδειγμένο ενδιαφέρον να εξετάσουν το ενδεχόμενο παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων, καθώς και του διαχειριστή δικτύου. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.
2. Οι τιμές για την υπηρεσία που περιγράφεται στην παράγραφο 1 βασίζονται στο οριακό κόστος που συνεπάγεται η διάθεση των δεδομένων.
3. Η πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 παρέχεται στις αρχές που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της ασφάλειας, την εποπτεία των επιδόσεων και την εποπτεία του δικτύου, συμπεριλαμβανομένου του Οργανισμού.
4. Η Επιτροπή δύναται να καθορίζει τις λεπτομερείς απαιτήσεις για τη διάθεση των δεδομένων και την πρόσβαση σε αυτά σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 3 και τη μεθοδολογία καθορισμού των τιμών που περιγράφεται στην παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ~~Η~~ Υ

ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ~~ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ~~ ☒ , ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ☒

↓ 1070/2009 άρθρο 3

παράγραφος 2

~~Άρθρο 3~~

Ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR)

~~1. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της επιδιώκουν την εγκαθίδρυση ενιαίας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR) και την αναγνώρισή της από τον ΔΟΠΑ. Προς τον σκοπό αυτό, όσον αφορά τα θέματα που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, η Επιτροπή υποβάλλει σύσταση στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300 της συνθήκης το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011.~~

~~2. Η EUIR είναι σχεδιασμένη ώστε να περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 και μπορεί επίσης να περιλαμβάνει εναέριο χώρο ευρωπαϊκών τρίτων χωρών.~~

~~3. Η δημιουργία της EUIR δεν θίγει την ευθύνη των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη τους σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.~~

~~4. Τα κράτη μέλη διατηρούν τις ευθύνες τους έναντι του ΔΟΠΑ εντός των γεωγραφικών ορίων της περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου και των περιοχών πληροφοριών πτήσης που τους έχει αναθέσει ο ΔΟΠΑ κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 3

παράγραφος 3

⇒ νέο

Άρθρο ~~323α~~

Ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες

Με την επιφύλαξη δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών από τα κράτη μέλη και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, ο διαχειριστής δικτύου, σε συνεργασία με ~~τον Eurocontrol~~ ⇒ την Επιτροπή ⇐ , θεσπίζει μια ενωσιακή υποδομή αεροναυτικών

πληροφοριών με στόχο την ενίσχυση της διάθεσης ηλεκτρονικών αεροναυτικών πληροφοριών υψηλής ποιότητας και εύκολα προσβάσιμων, οι οποίες εξυπηρετούν τις απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών ως προς την ποιότητα και την επικαιρότητα των δεδομένων. ⇒ Οι αεροναυτικές πληροφορίες που καθίστανται διαθέσιμες κατ' αυτόν τον τρόπο είναι μόνον όσες πληροφορίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VIII σημείο 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. ⇐

~~2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή:~~

~~α) εξασφαλίζει την ανάπτυξη κοινοτικής υποδομής αεροναυτικών πληροφοριών υπό μορφή πύλης ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης ενημέρωσης απεριόριστης πρόσβασης από τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η υποδομή αυτή περιλαμβάνει την πρόσβαση στα ζητούμενα στοιχεία δεδομένων και την παροχή τους, τα οποία αφορούν όχι μόνον αεροναυτικές πληροφορίες αλλά και, π.χ., πληροφορίες του γραφείου αναφορών εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (ARO), μετεωρολογικές πληροφορίες και πληροφορίες διαχείρισης της ροής~~

~~β) υποστηρίζει τον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση της παροχής αεροναυτικών πληροφοριών υπό την ευρύτερη έννοια σε στενή συνεργασία με τον Eurocontrol και τον ΔΟΠΑ. 3. Η Επιτροπή αποφασίζει λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες για το παρόν άρθρο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 3
παράγραφος 4

~~Άρθρο 4~~

~~Κανόνες αέρος και ταξινόμηση του εναέριου χώρου~~

~~Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, αποφασίζει εκτελεστικούς κανόνες προκειμένου:~~

~~α) να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τους κανόνες αέρος βάσει των προτύπων του ΔΟΠΑ και των συνιστώμενων πρακτικών~~

~~β) να εναρμονισθεί η εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου του ΔΟΠΑ, με ενδεδειγμένες προσαρμογές, για να εξασφαλισθεί αδιάλειπτη παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Θυράνο.~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ III~~

~~ΕΥΕΛΙΚΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΥΡΑΝΟ~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Άρθρο ~~33~~

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που εμπíπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την ~~ομοιόμορφη~~ εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ICAO και όπως έχει αναπτυχθεί από τον Eurocontrol, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών ⇒ και σε συνέπεια προς το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM ⇐.
2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.
3. Όταν, ιδίως κατόπιν των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθίσταται απαραίτητο να ενισχυθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ☒ η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα ☒ ~~θεσπίζονται κανόνες εφαρμογής~~ στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. ☒ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις ☒ σύμφωνα με τη διαδικασία ☒ εξέτασης ☒ ~~του άρθρου~~ που προβλέπεται στο άρθρο ☒ ~~§ 37 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου~~.

↓ νέο

Άρθρο 34

Συντονισμός SESAR

Οι οντότητες που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα προβλεπόμενα από το δίκαιο της Ένωσης στους τομείς του συντονισμού της φάσης καθορισμού του SESAR, της φάσης ανάπτυξης του SESAR και της φάσης εγκατάστασης του SESAR, κατά περίπτωση, συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των τριών αυτών φάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται απρόσκοπτη και έγκαιρη μετάβαση από τη μία στην άλλη.

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολιτικοί και στρατιωτικοί φορείς συμμετέχουν στον ευρύτερο εφικτό βαθμό.

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 10

~~Άρθρο 15α~~

Κοινά έργα

~~1. Κοινά έργα ενδέχεται να υποστηρίξουν την επιτυχή εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM. Τα έργα αυτά υποστηρίζουν τους στόχους του παρόντος κανονισμού για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε καίρια πεδία όπως η χωρητικότητα, η αποτελεσματικότητα των πτήσεων και η οικονομική τους απόδοση, καθώς και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, στο πλαίσιο των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια των πτήσεων.~~

~~2. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, να αναπτύξει υλικό καθοδήγησης σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα έργα αυτά μπορούν να υποστηρίξουν την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM. Το υλικό αυτό καθοδήγησης δεν επηρεάζει τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων αυτών σε σχέση με ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, όπως έχει συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.~~

~~3. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να αποφασίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, να θεσπίσει κοινά έργα για τις λειτουργίες που σχετίζονται με το δίκτυο που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη. Τα κοινά αυτά έργα μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδότηση στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Για τον σκοπό αυτό, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίσουν για τη χρησιμοποίηση των οικονομικών τους πόρων, η Επιτροπή διεξάγει ανεξάρτητη ανάλυση κόστους οφέλους και κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερομένους, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού πλαίσιο, για τη διερεύνηση όλων των κατάλληλων μέσων για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξής τους. Το επιλέξιμο κόστος της ανάπτυξης κοινών έργων ανακτάται σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας.~~

↓ νέο

Άρθρο 35

Κοινά έργα

1. Η Επιτροπή μπορεί να συστήνει κοινά έργα για την υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν επιπτώσεις σε ολόκληρο το δίκτυο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να συστήνει μηχανισμούς διακυβέρνησης για τα κοινά έργα και την υλοποίησή τους.

3. Τα κοινά έργα μπορούν να είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδότηση. Για τον σκοπό αυτόν, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για τη χρήση των οικονομικών τους πόρων, η Επιτροπή διεξάγει ανεξάρτητη ανάλυση κόστους-οφέλους και κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερομένους, σύμφωνα με το άρθρο 10 , για τη διερεύνηση όλων των κατάλληλων μέσων χρηματοδότησης της ανάπτυξής τους.

4. Η Επιτροπή συστήνει τα κοινά έργα και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

↓ 551/2004

~~Άρθρο 8~~

Προσωρινή αναστολή

~~1. Σε περιπτώσεις που η εφαρμογή του άρθρου 7 συνεπάγεται σοβαρές επιχειρησιακές δυσκολίες, τα κράτη μέλη μπορούν, προσωρινά, να αναστέλλουν την εφαρμογή αυτή εφόσον ενημερώνουν σχετικά αμελλητί την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.~~

~~2. Μετά την εισαγωγή της εν λόγω προσωρινής αναστολής, οι προσαρμογές στους κανόνες που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3, μπορούν να γίνονται για τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του οικείου ή των οικείων κρατών μελών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού πλαισίου.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ~~IV~~ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 11

~~Άρθρο 17~~

Αναθεώρηση των παραρτημάτων

~~Μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων των παραρτημάτων κανονισμού ώστε να ληφθούν υπόψη τεχνικές και λειτουργικές εξελίξεις, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~Σε περίπτωση επιτακτικής επείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή μπορεί να εφαρμόσει την επείγουσα διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού πλαισίου.~~

Άρθρο 36

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, υπό τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 6 και 26 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο επτά ετών από [την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού]. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 6 και 26 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση εξουσιών που προσδιορίζονται στην απόφαση αυτή. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 6 και 26 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας 2 μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να εγείρουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 37

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, αποκαλούμενη εφεξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από ~~αντιπρόσωπο της~~ την Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών.
⇒ Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. ⇐

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, ~~εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7~~ ⇒ εφαρμόζεται το άρθρο 4 ~~της απόφασης 1999/468/ΕΚ~~ ⇒ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 ~~τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης~~.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, ~~εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7~~ εφαρμόζεται το άρθρο 5 ~~της απόφασης 1999/468/ΕΚ~~ ⇒ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 ~~τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης~~.

~~Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε ένα μήνα.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 4

~~4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.~~

~~5. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 38 ~~40~~

⊠ Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη ⊠

↓ νέο

1. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές εποπτικές αρχές, ο Οργανισμός, στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ ή εκτός αυτής και ο διαχειριστής δικτύου θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για τις δέουσες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη για την άσκηση των καθηκόντων τους κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

2. Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό ~~διαβούλευσης~~ σε ~~κοινοτικό~~ ⊠ ενωσιακό ⊠ επίπεδο ⇒ για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων σχετικά με θέματα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, κατά περίπτωση ⊠. Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ ⊠ της Επιτροπής ⊠ συμμετέχει στη διαβούλευση. ~~3. Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς καλύπτει, ιδίως, τη δημιουργία και εισαγωγή νέων~~

~~αντιλήψεων και τεχνολογιών στο ΕΑΔΕΚ.~~ ⇒ Για τους σκοπούς της παραγράφου 3 (στοιχείο ε), όταν απαιτείται διαβούλευση επί στρατιωτικών θεμάτων, η Επιτροπή, εκτός από τα κράτη μέλη, συμβουλευεται επίσης τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας και άλλους αρμόδιους στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα κράτη μέλη. ⇐

3. Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

α) πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ⇒ ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν ⇐

↓ νέο

β) ο διαχειριστής δικτύου.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

γ) φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ⇒ ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν ⇐

δ) ~~σχετικοί~~ χρήστες του εναέριου χώρου ή σχετικές ομάδες που τους εκπροσωπούν. ~~⇐ τους χρήστες του εναέριου χώρου,~~ ☒

ε) ☒ ο ☒ στρατός ~~στρατιωτικές αρχές.~~ ⇐

στ) ☒ η ☒ κατασκευαστική βιομηχανία, ~~και,~~

ζ) επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού,

↓ νέο

η) σχετικές μη κυβερνητικές οργανώσεις.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 6~~

~~Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου~~

~~Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής και του Eurocontrol, η Επιτροπή συνιστά «συμβουλευτικό όργανο του κλάδου», στο οποίο συμμετέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, η αεροναυπηγική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης των εργαζομένων. Ο ρόλος του οργάνου αυτού είναι να συμβουλευεί την Επιτροπή σχετικά με την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

Σχέσεις με ~~ευρωπαϊκές~~ τρίτες χώρες

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Η ~~Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒ και τα κράτη μέλη της έχουν ως στόχο και υποστηρίζουν την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, επιδιώκουν, ~~είτε~~ στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες ~~είτε στα πλαίσια συμφωνιών για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου~~, την επέκταση ~~της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3,~~ ☒ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ☒ στις χώρες αυτές. ⇒ Επιπλέον, επιδιώκουν να συνεργάζονται με τις χώρες αυτές είτε στο πλαίσιο συμφωνιών για λειτουργίες δικτύου, είτε στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του Eurocontrol με την οποία προβλέπεται γενικό πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας και ενισχύεται η «πανευρωπαϊκή διάσταση» της ATM. ⇐

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5

~~Άρθρο 8~~

~~Εκτελεστικοί κανόνες~~

- ~~1. Για την κατάρτιση εκτελεστικών κανόνων, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εντολές προς τον Eurocontrol ή, εφόσον απαιτείται, προς άλλο οργανισμό, στις οποίες να καθορίζει τα σχετικά καθήκοντα που πρέπει να εκτελεσθούν και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές προθεσμίες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή ενεργεί σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2.~~
- ~~2. Όταν η Επιτροπή προτίθεται να εκδώσει εντολή σύμφωνα με την παράγραφο 1, επιδιώκει την καλύτερη δυνατή χρήση των υφιστάμενων ρυθμίσεων του Eurocontrol όσον αφορά τη συμμετοχή και τη διαβούλευση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές ανταποκρίνονται στις πρακτικές που ακολουθεί η Επιτροπή σχετικά με τη διαφάνεια και τις διαδικασίες διαβούλευσης και δεν αντίκεινται στις θεσμικές υποχρεώσεις της.~~

↓ νέο

Άρθρο 40

Στήριξη από άλλους φορείς

Η Επιτροπή μπορεί να ζητεί στήριξη από άλλους φορείς για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά που υπέχει βάσει του παρόντος κανονισμού.

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 1

~~Άρθρο 4~~

~~Απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων~~

~~Η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, αποφασίζει εκτελεστικούς κανόνες, όπου περιλαμβάνονται οι σχετικές ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας [Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARRs)], του Eurocontrol και οι συνακόλουθες τροποποιήσεις των απαιτήσεων αυτών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, με κατάλληλες προσαρμογές, εφόσον χρειάζεται.~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV~~

~~ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 11 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~Άρθρο 41~~⁴⁸

Εμπιστευτικότητα

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, ~~και~~ η Επιτροπή ⇒ , ο Οργανισμός στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ ή εκτός αυτής και ο διαχειριστής δικτύου ⇐ δεν δημοσιοποιούν πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.
2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών ~~ή~~ της Επιτροπής ⇒ ή του Οργανισμού στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως ΦΕΕ ⇐ να δημοσιοποιούν πληροφορίες όταν αυτό κρίνεται ουσιαστικό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή, η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και συνεκτιμώνται τα θεμιτά συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά στην προστασία των ~~επιχειρηματικών απορρήτων~~ ⊗ εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών ⊗ τους.
3. Οι πληροφορίες και τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης ⇒ κατά τα άρθρα 19 έως 24, ιδίως όσον αφορά το καθορισμένο κόστος, τις πραγματικές δαπάνες και

τα πραγματικά έσοδα των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ~~κατά το άρθρο 14~~ δημοσιοποιούνται.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 5 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 42 ~~9~~

Ποινές

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ☒ κανόνες σχετικά με τις ποινές που εφαρμόζονται ☒ σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των ~~μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ ⇒ κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού ~~κατά το άρθρο 3~~ ⇒ ιδίως από τους χρήστες του εναέριου χώρου ⇒ , τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ~~κατά το άρθρο 3~~ ⇒ και τους παρόχους υπηρεσιών ☒ αεροναυτιλίας ☒ ⇒ , και προβαίνουν σε όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους. Οι προβλεπόμενες ποινές ~~κατά το άρθρο 3~~ ⇒ πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

↓ 549/2004

Άρθρο 12

~~Επιτήρηση, παρακολούθηση και μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων~~

~~1. Η επιτήρηση, η παρακολούθηση και οι μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων στηρίζονται στην υποβολή ετήσιων εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των δράσεων που αναλαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 6 στοιχείο α)

~~2. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατά περιόδους την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 και υποβάλλει αρχικά σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο το αργότερο έως τις 4 Ιουνίου 2011 και ακολούθως στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ). Όταν αιτιολογείται για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες επιπλέον των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις που υποβάλλουν σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.~~

↓ 549/2004

~~3. Για την εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή ζητά τη γνώμη της επιτροπής.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 6 στοιχείο β)

~~4. Οι εκθέσεις περιλαμβάνουν αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που επιτυγχάνονται με δράσεις που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές, εργασιακές και τεχνολογικές πτυχές, όπως και σχετικά με την ποιότητα εξυπηρέτησης, με βάση τους αρχικούς στόχους και τις μελλοντικές ανάγκες.~~

↓ νέο

Άρθρο 43

Αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση για να αποτιμήσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως το 2030. Όταν αιτιολογείται για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες σχετικές με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού .
2. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα πορίσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα πορίσματα της αξιολόγησης δημοσιοποιούνται.

↓ 1070/2009 άρθρο 2
παράγραφος 12 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 18α~~

Επανεξέταση

~~Το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή υποβάλλει μελέτη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο όπου αξιολογεί τον νομικό αντίκτυπο, τον αντίκτυπο από άποψη ασφάλειας και τον βιομηχανικό, οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο της εφαρμογής των αρχών της αγοράς για την παροχή των υπηρεσιών επικοινωνιών, αεροναυτιλίας, εποπτείας και αεροναυτικών πληροφοριών, σε σύγκριση με άλλες υφιστάμενες ή εναλλακτικές οργανωτικές αρχές και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και τη διαθέσιμη τεχνολογία.~~

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV~~

~~ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

~~Άρθρο 10~~

~~Αναθεώρηση~~

~~Στο πλαίσιο της περιοδικής αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου, η Επιτροπή οριστικοποιεί προγνωστική μελέτη σχετικά με τις προϋποθέσεις της μελλοντικής εφαρμογής των εννοιών που αναφέρονται στα άρθρα 3, 5 και 6 στον κατώτερο εναέριο χώρο.~~

~~Βάσει των συμπερασμάτων της μελέτης και υπό το πρίσμα της προόδου που θα έχει επιτευχθεί, η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από πρόταση για την επέκταση της εφαρμογής των εννοιών αυτών στον κατώτερο εναέριο χώρο ή για τον προσδιορισμό οποιουδήποτε άλλου μέτρου. Σε περίπτωση που προβλέπεται τέτοια επέκταση, οι σχετικές αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2009.~~

~~Άρθρο 44 ¹²~~

~~Διασφαλίσεις~~

Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή μέτρων από κράτος μέλος, εφόσον αυτά είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας. Τα μέτρα αυτά είναι ιδίως μέτρα τα οποία επιβάλλονται:

- (a) για την επιτήρηση του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις συμφωνίες για το περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας του ICAO, που περιλαμβάνουν την ικανότητα ανίχνευσης, αναγνώρισης και αξιολόγησης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τον εναέριο αυτό χώρο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων και να αναλαμβάνεται δράση για την κατοχύρωση της ασφάλειας και των αμυντικών αναγκών,
- (b) σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας τάξης,
- (c) σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
- (d) για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,

- (e) για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.

↓ 1070/2009 άρθρο 1
παράγραφος 7

~~Άρθρο 13α~~

~~Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας~~

~~Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004, (ΕΚ) αριθ. 552/2004 καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας⁵³, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, σύμφωνα με τους αντίστοιχους ρόλους τους όπως προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, συντονίζουν τη δράση τους, κατά περίπτωση, με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας για να διασφαλίσουν ότι όλα τα θέματα ασφάλειας αντιμετωπίζονται με το δέοντα τρόπο.~~



~~Άρθρο 45~~

~~Κατάργηση~~

~~Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, 550/2004 και 551/2004 καταργούνται.~~

~~Οι αναφορές στους καταργούμενους κανονισμούς νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος III.~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 46~~

~~Έναρξη ισχύος~~ ☒ και εφαρμογή ☒

~~1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

~~2. Ωστόσο, τα άρθρα 7 και 8 αρχίζουν να ισχύουν ένα έτος μετά τη δημοσίευση των κοινών απαιτήσεων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

⁵³

~~ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1~~

↴ νέο

2. Το άρθρο 3 παράγραφος 3 εφαρμόζεται από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία — 48 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τα άρθρα 10 έως 24 εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2023. Ωστόσο, το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, εξακολουθούν να ισχύουν για τους σκοπούς της εφαρμογής των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης που αφορούν την τρίτη περίοδο αναφοράς.

Το άρθρο 26 παράγραφος 3 και το άρθρο 32 εφαρμόζονται στον διαχειριστή δικτύου από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ απόφαση διορισμού εκδιδόμενη σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού η οποία περιλαμβάνει τις εν λόγω διατάξεις.

↓ 550/2004

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος