



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 22. september 2020
(OR. en)

10840/20

Institutsioonidevaheline
dokument:
2013/0186(COD)

AVIATION 163
CODEC 848

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	22. september 2020
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 579 final
Teema:	Muudetud ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta (uuesti sõnastatud)

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 579 final.

Lisatud: COM(2020) 579 final



Brüssel, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Muudetud ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2020) 187 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Ühtse Euroopa taeva algatuse eesmärk on suurendada aeronavigatsiooniteenuseid osutava sektori reformi abil Euroopa õhuruumi korralduse ja juhtimise üldist tõhusust. Algatus töötati välja kahe ulatusliku õigusaktide paketiga – „SES I“ ja „SES II“ – ning see koosneb neljast määrusest¹.

Alates 2004. aastast SES I-ga ja alates 2009. aastast SES II-ga saadud kogemus on näidanud, et ühtse Euroopa taeva algatuse põhimõtted ja üldsuund on õiged ning nende rakendamist tuleks jätkata. Vaatamata sellele õigusaktide pakatile on lennuliikluse korraldamise kulud endiselt suured ja keskkonnakahjulikud viivitused jätkuvad. Selline olukord on tingitud piiratud läbilaskevõimest ning lennuliikluse korraldamise ebatõhususest, mis põhjustab ummikuid isegi tavapäraustes tingimustes. On selge, et ühtse Euroopa taeva loomise ajal seatud eesmäärke ei saavutatud oodatud aja jooksul täielikult.

Käesoleva muudetud ettepaneku eesmärk ei ole seega mitte üksnes kõrvaldada lennuliikluse korraldamise praegused puudujäägid, mis kahjustavad keskkonda, vaid ka tugevdada lennuliikluse korraldamisega seotud muid kasulikke aspekte, nagu kiirem andmeteenuste osutamine ja stiimulid, mis võivad aktiivselt kaasa tuua täiustusi ja kaasa aidata lennunduse keskkonnajalajälje edasisele vähendamisele.

Komisjon võttis 11. juunil 2013 vastu esialgse ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta (uuesti sõnastatud) (tuntud lühendi SES2+ all). Selle eesmärk oli kiirendada aeronavigatsiooniteenuste reformi rakendamist, kaldumata kõrvale selle algsetest eesmärkidest ja põhimõtetest.

Samal ajal on lennundussektor alates ettepaneku vastuvõtmisest, kuid üldisemalt viimase kümne aasta jooksul muutunud, sest tehnoloogia on arenenud ja liiklus kuni 2020. aasta alguseni kokkuvõttes jätkuvalt tihenunud. COVID-19 pandeemia tõttu on liiklus järsult vähenenud, mis on näidanud, et struktuurselt ei ole ühtne Euroopa taevas piisavalt vastupidav, kuna teenuste osutamine on liikluse arenguga raskesti kohandatav. Ka poliitiline kontekst on muutunud. Eelkõige võeti vastu Pariisi kokkulepe, milles nähakse ette, et lennundus peab

¹ Raammäärus (määrus (EÜ) nr 549/2004), millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks; teenuse osutamise määrus (määrus (EÜ) nr 550/2004) aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas; õhuruumi määrus (määrus (EÜ) nr 551/2004) õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas; koostalitlusvõime määrus (määrus (EÜ) nr 552/2004) Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta.

Nendest määrustest koosnevat paketti tuntakse nende esialgses versioonis nime all „SES I“. Kõiki nelja määrust muudeti määrusega (EÜ) nr 1070/2009, mida tuntakse nime all „SES II“.

Määrus (EÜ) nr 552/2004 tunnistati vahepeal määrusega (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühishorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet) kehtetuks, kohaldades teatavate sätete suhtes üleminekuperioodi.

panustama CO₂-heite vähendamisse (võrreldes heite senise pideva ja kiire suurenemisega). Komisjon võttis 2019. aasta detsembris vastu teatise Euroopa rohelise kokkuleppe kohta, mille eesmärk on saavutada 2050. aastaks CO₂-neutraalsus ja vähendada transpordi heidet 90 %. Nende muudatuste kajastamiseks tuleks SES2+ seadusandlikku ettepanekut ajakohastada.

Selleks et sektoril oleks võimalik paremini realiseerida oma majanduslikku potentsiaali, tegutsedes seejuures kestlikumalt, on vaja näha ette läbivaatamine, et tagada suurem paindlikkus selliste aeronavigatsiooniteenuste osutamisel, mis sobivad tänapäevase ja tulevase tegevuskeskkonnaga. Kavandatud eeskirjad peaksid võimaldama kohandada läbilaskevõimet kiiresti ja tõhusalt nõudluse suurenemisele või vähenemisele või erinevatele geograafilistele vajadustele. See aitaks kaasa ka Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele, konkreetsemalt CO₂-heite vähendamisele lennundussektoris, mis on väga oluline. Selle heite nõutav vähendamine hõlmab erinevate meetmete paketti, millest paljude mõju avaldub alles pikema aja jooksul. Ühtse Euroopa taeva süsteemi õigeaegne läbivaatamine ja sellest tulenevate uute eeskirjade kohaldamine võib aga CO₂-heidet hakata tuntavalt vähendama juba 2025. aasta alguses.

Lisaks üldise läbivaatamise vajadusele on SES2+ ettepaneku muutmise konkreetsed põhjused muu hulgas järgmised:

- teksti tuleb lihtsustada ja viia see kooskõlla asjakohaste liidu õigusaktidega, mis on jõustunud pärast seda, kui läbirääkimised 2013. aasta esialgse SES2+ ettepaneku üle seiskusid²;
- mõningaid mõisteid ja eeskirju tuleb kohandada, et kajastada sidusrühmade panust ja saadud kogemusi, samuti värske aruannete ja uuringute asjakohaseid järeldusi³;
- tundub asjakohane kajastada soovitusi, mis on esitatud kõrgetasemelise ekspertiisrühma aruandes ühtse Euroopa taeva tuleviku kohta⁴;
- sama kehtib soovitude kohta, mis tulenevad Euroopa Parlamendi katseprojektist Euroopa õhuruumi tulevase ülesehituse kohta ja Euroopa Kontrollikoja aruannetest;
- Samuti on oluline kajastada hiljutisi tehnoloogilisi arenguid lennundussektoris ja Euroopa rohelises kokkuleppes võetud kohustusi vähendada transpordisektori CO₂-heidet.

Vaatamata mitmele muudatusele taotletakse käesoleva muudetud ettepanekuga samu eesmärke kui 2013. aasta SES2+ ettepanekus, ehkki mõnel juhul kasutatakse selleks teistsuguseid vahendeid. Mõnel juhul on säilitatud lahendused, mis vastavad 2013. aasta mõjuhinnaangus kindlaks määratud eelistatud variantidele, kuid mõnesid lahendusi on ajakohastatud, et kajastada sektoris toimunud muutusi. Lisatud komisjoni talituste

² Peamiselt määrus (EL) nr 2018/1139.

³ Vt lisatud komisjoni talituste töödokumendi III lisa.

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>

töödokumendi punktis 4 kirjeldatakse muudatusi üksikasjalikult ja esitatakse neid toetavad tõendid.

Kuna mõjuhinnaangus esitatud peamised eesmärgid ja eelistatud valikud jäävad sisuliselt samaks, on ebatõenäoline, et käesolevas ettepanekus esitatud eeskirjadel oleks esialgse SES2+ ettepanekuga võrreldes oluliselt teistsugune majanduslik, keskkonnavalne või sotsiaalne mõju. Seetõttu ei ole käesoleva muudetud ettepaneku jaoks vaja läbi viia uut mõjuhinnaangut, mis läheks kaugemale eespool nimetatud komisjoni talituste töödokumendis sisalduvast analüüsist.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Komisjoni Euroopa lennundusstrateegias (2015)⁵ kutsuti kaasseadusandjaid üles SES2+ ettepanekus osutatud määrust kiiresti vastu võtma. Kõnealuse ettepaneku muudatus on täielikus kooskõlas komisjoni selle poliitikavaldkonna üldstrateegiaga ja see peaks eelkõige hõlbustama edasiminekut kõnealuse seadusandliku dokumendi osas.

Ühtset Euroopa taevast käsitlevad õigusaktid on tihedalt seotud lennundusohutust käsitlevate liidu õigusaktide kogumiga ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) usaldatud ülesannetega⁶. Käesoleva ettepaneku eesmärk on muu hulgas lihtsustada õigusakte, kõrvaldades teatavad kattumised kehtivates eeskirjades, ning viia ühtset Euroopa taevast käsitlevad õigusaktid vastavusse EASA alusmäärusega.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ühtset Euroopa taevast käsitlevate eeskirjade parandamine on Euroopa rohelist kokkulepet käsitlevas komisjoni teatises määratletud kui meede, mis võib aidata vähendada lennundussektori CO₂-heidet. Selline parandamine vähendaks eelkõige ülekoormust ja võimaldaks seega sagedamini kasutada otseliine. Ettepanek sisaldab ka olulisi elemente, mille eesmärk on tugevdada digiteerimist ja siseturgu, mille näol on tegu veel kahe komisjoni prioriteediga.

2. **ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

- **Õiguslik alus**

Kavandatud muudatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2 antakse liidule õigus tegutseda selles valdkonnas, mis kuulub jagatud pädevusse.

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

⁶ Määrus (EL) nr 2018/1139.

Täpsemalt lennuliikluse korraldamist on alates 2004. aastast käsitletud liidu õiguse sätetes, mida liikmesriigid ei saa iseseisvalt muuta. Sisuliselt ja olemuslikult mõjutab lennuliikluse korraldamine kogu Euroopa Liidu õhuruumi ning lennundusele on omane isikute, kaupade, teenuste ja kapitali piiriülene liikumine, mistõttu käsitletakse seda kõige tõhusamalt liidu tasandil.

Liidu tasandi meetmed on vajalikud Euroopa õhuruumi killustatuse vähendamiseks, võimaldades seeläbi tõhusamat haldamist, mis võimaldaks üldises perspektiivis vähendada läbilaskevõime puudujääki ning seega võidelda viivituste ja neist tuleneva täiendava heitega.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek piirdub üksnes sellega, mis on vajalik selle eesmärkide saavutamiseks. Ettepanekus keskendutakse elementidele, mida toetavad lisatud komisjoni talituste töödokumendi III lisas loetletud erinevad sisendid.

- **Vahendi valik**

Esialgse ettepanekuga sooviti muuta olemasolevaid määrusi, sõnastades need selguse huvides ümber üheks määruseks. Selline lähenemisviis on endiselt õigustatud ning kasutada tuleks sama vahendit (uuesti sõnastatud määrust), tingimusel et sisus tehakse vajalikud muudatused.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Uut mõjuhinnaangut, mis läheks kaugemale 2013. aasta esialgse ettepaneku aluseks olevast hinnangust [SWD (2013) 206 final], ei peeta vajalikuks, sest peamised eesmärgid ja eelistatud valikud ei ole märkimisväärselt muutunud ning käesoleva ettepaneku majanduslik, keskkonnanalane või sotsiaalne mõju ei tohiks oluliselt erineda esialgse SES2+ ettepaneku tingimustest oodatavast mõjust.

Käesolevale muudetud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis [lisada viide] on aga esitatud täiendavad tõendid ja analüüs, eelkõige seoses ajakohastustega võrreldes 2013. aastal valikute realiseerimiseks eelistatud lahendustega. Need ajakohastused kajastavad muudatusi sektoris ja muid uusi või muudetud vahendeid seatud eesmärkide saavutamiseks. Täiendavad elemendid on tuginenud viimastel aastatel kogutud mitmesugustele sisenditele. 2017. aastal avaldas Euroopa Kontrollikoda ühtset Euroopa taevast käsitleva eriaruande, mis sisaldas komisjonile adresseeritud soovitusi. 2019. aastal täiendas kontrollikoda oma varasemat analüüsi teise eriaruandega lennuliikluse korraldamise ajakohastamise reguleerimise kohta ELis. Aruandes antakse komisjonile soovitusi, mida käsitletakse kas otseselt käesolevas muudetud ettepanekus või mida saab käsitleda komisjoni õigusaktidega, mis põhinevad olemasolevatel või kavandatud volitustel.

2019. aastal loodi kõrgetasemeline eksperdirühm, kuhu kuuluvad viisteist valdkonna tunnustatud eksperti, et hinnata praegust olukorda ja lennuliikluse korraldamise tulevase vajadusi ELis. Pärast mitu kuud kestnud konsultatsioone, mis peeti ärakuulamise vormis kõigi asjaomaste operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega, esitas kõrgetasemeline eksperdirühm 2019. aasta aprillis aruande ühtse Euroopa taeva tuleviku kohta, mis kajastab rühma ühist seisukohta ja sisaldab kümmet soovitus⁷. Samal ajal tellis Euroopa Parlament katseprojekti Euroopa õhuruumi tulevase ülesehituse kohta, mille kokkuvõtteks koostati samuti 2019. aasta märtsis aruanne. Euroopa Liidu Nõukogu Soome eesistumise ajal toimus 2019. aasta septembris kõrgetasemeline konverents ühtse Euroopa taeva tuleviku teemal, mille tulemusena allkirjastati sidusrühmade ühisavaldus, milles kutsuti Euroopa institutsioone üles lihtsustama õigusraamistikku ja institutsioonilist ülesehitust, et vastata Euroopa lennuliikluse korraldamise praegustele ja tulevastele vajadustele, muutes selle eesmärgipäraseks.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Muudetud ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Nagu varemgi, tehakse ettepanek koondada olemasolevad ühtset Euroopa taevast käsitlevad määrused ühte määrusesse, mis on tinginud mitmeid muudatusi. Uus vahend koosneb kuuest peatükist:

- I peatükk. Üldsätted
- II peatükk. Riiklikud järelevalveasutused
- III peatükk. Teenuste osutamine
- IV peatükk. Võrgu haldamine
- V peatükk. Õhuruum, koostalitlusvõime ja tehnoloogiline innovatsioon
- IV peatükk. Lõppsätted

Sellega seoses tehakse ettepanek kõrvaldada elemendid, mis kattuvad määrusega (EL) 2018/1139. Samuti muudetakse paralleelselt teatud üksikasju määruses (EL) 2018/1139, et tagada kahe määruse nõuetekohane vastavus viimine. Määrus (EÜ) nr 552/2004 on määrusega (EL) 2018/1139 kehtetuks tunnistatud ning seda ei võeta käesolevas muudetud

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>

ettepanekus enam arvesse. Samas on säilitatud ühtse Euroopa taeva koostalitlusvõime eesmärk.

Riiklikud järelevalveasutused (artiklid 3, 4 ja 5, mida tuleb lugeda koos määruse (EL) 2018/1139 uue artikliga 114i, mis on esitatud samal ajal esitatud eraldi ettepanekus⁸)

Üks peamisi mõjuhinnangus kindlaks tehtud tähelepanu vajavaid valdkondi seisneb riiklike järelevalveasutuste tugevdamises nende sõltumatuse ja asjatundlikkuse, aga ka nende ressursside osas. Seetõttu on artiklis 3 selgitatud, mil määral peavad riiklikud ametiasutused olema sõltumatud teenuseosutajatest, kelle üle nad järelevalvet teevad, ning kõigist teistest era- või avalik-õiguslikest isikutest. Kavandatud korra kohaldamine nõuab mõnes liikmesriigis eelnevat halduslikku ümberkorraldamist, mistõttu tehakse ka ettepanek lubada sellega seoses 48-kuulist üleminekuperioodi (eelnõu artikli 46 lõige 2). Lisaks on kehtestatud selgemad nõuded värvatud töötajate pädevuse ja sõltumatuse kohta, eelkõige seoses strateegiliste otsuste eest vastutavate isikutega. Samal eesmärgil viidatakse eelnõu artiklis 20 tasude kulubaasi puhul ühe abikõlbliku elemendina sõnaselgelt kuludele, mida lennuliiklusteenuse osutajad kannavad seoses oma järelevalve ja sertifitseerimisega riiklike järelevalveasutuste poolt. Selle õigusnormiga luuakse võimalus riiklike pädevate asutuste asjakohaseks rahastamiseks vastavate tasude kaudu.

Muu hulgas eesmärgiga parandada asutustevahelist koostööd, et edendada eksperditeadmisi ja parimaid tavaid, tehakse ettepanek luua riiklike järelevalveasutuste jaoks asjakohane foorum tulemuslikkuse hindamise nõuandekogu kujul (vt määruse (EL) 2018/1139 kavandatud uued artiklid 114a ja 114i).

Tehakse ettepanek selgelt eristada ühtse Euroopa taevaga seotud küsimustes pädevate riiklike järelevalveasutuste ja määrusega (EL) 2018/1139 hõlmatud lennundusohutuse valdkonnas pädevate riiklike asutuste ülesanded. Esimesena nimetatud asutused peaksid vastutama aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks vajalike finantstingimustega seotud majandusliku sertifitseerimise, aeronavigatsiooniteenuste hangete järelevalve ning tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide kohaldamise eest. Viimasena nimetatud asutused vastutavad jätkuvalt ohutussertifitseerimise ja -järelevalve ning muude määruses (EL) 2018/1139 kirjeldatud ülesannete täitmise eest.

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate majanduslik sertifitseerimine ja lennuliiklusteenuse osutajate määramine (artiklid 6 ja 7)

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutusalane sertifitseerimine ja järelevalve on hõlmatud määrusega 2018/1139. Lisaks selle alusel nõutavatele sertifikaatidele tuleks aeronavigatsiooniteenuste osutamise tingimuseks seada teatavate finantsstabiilsuse, vastutuse ja kindlustuskaitsega seotud nõuete täitmine. Sel eesmärgil tehakse ettepanek näha ette riiklike järelevalveasutuste välja antud majandussertifikaat.

⁸ COM(2020) 577.

Muudetud ettepanekus on ka sätestatud, et lennuliiklusteenuse osutajad määratakse maksimaalselt kümneks aastaks. Eesmärgiks on tagada, et määramist hinnatakse korrapäraselt uuesti.

CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenused (artikkel 8)

Lennuliiklusteenuseid toetavad teenused võivad suurendada kulutõhusust, võimaldada suuremat paindlikkust ja edendada innovatsiooni. Need võimalikud täiustused on võimalik saavutada siis, kui teenuseid osutatakse turutingimustel, mis neid teenuseid nende olemuse tõttu reguleerivad. Seetõttu tehakse ettepanek asendada määruse (EÜ) nr 550/2004 artikkel 9 õigusnormiga, mis käsitleb CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamist turutingimustel.

Lennuliiklusteenuste suhtes, mida loetakse loomulikeks monopolideks, kehtib põhimõtteliselt nõue, et vastutavad ametiasutused peavad määrama konkreetse teenuseosutaja. Lennuliiklusteenuse osutajatel peaks siiski olema võimalik otsustada, kas hankida CNS-, AIS-, ADS- või MET-teenuseid. Terminali lennuliiklusteenuste puhul peaks lennujaama käitajatel olema võimalik otsustada, kas nad hangivad lähilennujuhtimise teenuseid, kui selline hange võimaldaks kasutajatel suurendada kulutõhusust. Sama tingimuse alusel peaks liikmesriikidel olema võimalik lubada lähenemislennujuhtimise teenuste hankimist.

Võrdsete võimaluste tagamiseks ning diskrimineerimise, ristsubsideerimise ja konkurentsi moonutamise vältimiseks tuleks marsruudil osutatavad teenused teistest aeronavigatsiooniteenustest korralduslikult eraldada. .

Ühised teabeteenused (artikkel 9)

Käesoleva muudetud ettepaneku artikkel 9 sisaldab sätteid ühiste teabeteenuste kohta, mida on vaja mehitamata lennuliikluse (drooniliikluse) ohutuks korraldamiseks. Artikkel on viidud kooskõlla mehitamata õhusõidukite käitamise valdkonna hiljutiste regulatiivsete arengutega. Tehakse ettepanek reguleerida selliste teenuste hinnakujundust, et piirata mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamise kulusid.

Tulemuslikkuse kavad ja tasusüsteemid ning tulemuslikkuse hindamise asutus (artiklid 10–25)

Majanduslikku reguleerimist tuleks tugevdada ja tõhustada. Selleks tehakse ettepanek anda määratud lennuliiklusteenuse osutajatele endile ülesanne koostada ja esitada oma tulemuslikkuse kavad pädevale asutusele heakskiitmiseks. Vastavalt juhtumile võib selleks asutuseks olla ka tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet või riiklik järelevalveasutus.

Tulemuslikkuse hindamise asutuse funktsioon, mille jaoks on määruse (EL) 2018/1139 muutmise ettepanekus sätestatud spetsiaalsed juhtimiseeskirjad, on kavandatud nii, et asjaomaseid otsuseid oleks võimalik teha vajaliku asjatundlikkuse ja sõltumatusega. Kavandatavate rahastamiseeskirjadega tuleks tagada, et ametile antakse vajalikud vahendid.

Menetlusökonoomia huvides tehakse ettepanek, et tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti otsuste suhtes kohaldatakse asjaomastele pooltele avatud kaebemenetlust.

Käesolevas muudetud ettepanekus sätestatakse tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti ja riiklike järelevalveasutuste vastavad kohustused seoses tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamisega. Eelkõige vastutab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste kulude jaotamise hindamise ja heakskiitmise ning marsruudil osutatavate aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade hindamise ja heakskiitmise eest. Riiklikud järelevalveasutused vastutavad terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade hindamise ja heakskiitmise eest. Selleks peavad määratud lennuliiklusteenuse osutajad, kes osutavad mõlemat liiki teenuseid, esitama eraldi kavad marsruudil osutatavate aeronavigatsiooniteenuste ja terminalis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste kohta.

Kavandatud tasusüsteemi tingimused on selle uue lähenemisviisiga kooskõlas. Lisaks tehakse ettepanek kehtestada liidu tasandil tasude ümbersuunamise mehhanismid, et toetada eelkõige keskkonnaga seotud tulemusnäitajate või teenuse kvaliteedi parandamist.

Samuti tehakse ettepanek lisada aeronavigatsiooniteenuse osutajate raamatupidamisarvestuse läbipaistvust käsitlevatesse eeskirjadesse teatavad nõuded (artikkel 25). Eesmärk on aidata vältida ristsubsideerimist ja sellest tulenevaid moonutusi. Õigusnorm peaks eelkõige hõlbustama artiklite 8 ja 9 kohaldamist.

Funktsionaalsed õhuruumiosad

Muudetud ettepanek ei sisalda enam funktsionaalseid õhuruumiosi käsitlevaid sätteid. Selliste õigusnormide puudumine ei takistaks liikmesriikidel funktsionaalsete õhuruumiosade säilitamist või loomist, kui seda peetakse vajalikuks. Samuti ei takista selliste eeskirjade puudumine paindlikke koostöövorme aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahel.

Võrgu haldamine (artiklid 26, 27 ja 28)

Artiklis 26 loetletakse võrgu funktsioonid ja sätestatakse nende eesmärgid. Artiklis 27 sätestatakse võrgu haldaja roll, mis kätkeb võrgu funktsioonide täitmisele kaasaaitamist, ning kehtestatakse võrgu haldaja määramist, tema ülesandeid ja tema rakendatavaid otsustusprotsesse käsitlevad sätted.

Tehakse ettepanek, et võrgu funktsioonide suhtes kohaldataks erieeskirju tulemuslikkuse kava kohta (artikkel 16).

Artikli 28 kohaselt peab võrgu haldaja avaldama oma finantsaruanded ja läbima sõltumatu auditi.

Andmete kättesaadavus ja neile juurdepääs (artikkel 31)

Tehakse ettepanek muuta seda küsimust käsitlevaid eeskirju (ka võrreldes esialgse ettepanekuga), et hõlbustada lennuliiklusandmete teenuste osutamist piiriülesel ja kogu liitu

hõlmaval turul. Lisaks tagatakse eelnõu artikli 31 tingimustega, et uutel andmeturule sisenejatel oleks juurdepääs asjakohastele operatiivandmetele juba enne sertifitseerimist. Ristsubsideerimise või topeltmaksustamise vältimiseks tehakse ettepanek kehtestada asjakohased hinnakujunduspõhimõtted.

Õhuruumi paindlik kasutamine (artikkel 33)

Artikkel 33 vastab suures osas määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklile 7 ja paneb jätkuvalt vastutuse õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamise tagamise eest liikmesriikidele. Samuti nõutakse selles, et seda kontseptsiooni rakendataks kooskõlas lennuliikluse korraldamise üldkavaga. Artikliga 33 täiendatakse määruses (EL) 2018/1139 sätestatud olulist nõuet, mille kohaselt õhuruumi korraldamine peab toetama õhuruumi paindliku kasutamise ühetaolist kohaldamist.

SESARi koordineerimine (artikkel 34)

Artiklis 34 nõutakse, et asjaomased üksused teeksid koostööd, et tagada tõhus kooskõlastamine projekti SESAR eri etappide vahel.

• Muudatused võrreldes punktis 1 osutatud esialgse ettepanekuga

Punktis 1 osutatud esialgse ettepanekuga võrreldes on käesolevas muudetud ettepanekus tehtud järgmised muudatused:

Põhjendused

1) Põhjendust 1 lihtsustatakse järgmiselt:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 549/2004,⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 550/2004¹⁰ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 551/2004¹¹ on oluliselt muudetud. Kuna kõnealustesse määrustesse tuleb teha veelgi muudatusi, tuleks need selguse huvides uuesti sõnastada.“

2) Põhjendus 2 jäetakse välja.

3) Põhjendus 3 nummerdatakse ümber põhjenduseks 2 ja sellesse tehakse järgmised muudatused:

(a) viite „määruse (EÜ) nr 552/2004¹²“ ette lisatakse sõnad „Euroopa Parlamendi ja nõukogu“;

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 26).

- (b) põhjendusele 3 järgnev nummerdamata põhjendus muudetakse põhjenduse 2 teiseks lauseks ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Ühtset Euroopa taevast käsitleva teise õiguspaketi, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1070/2009¹³ vastuvõtmisega tugevdati kõnealust algatust veelgi ning võeti Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu edasiseks tulemuslikkuse parandamiseks kasutusele tulemuslikkuse kava ja võrgu haldaja kontseptsioon.“;

- (c) lisatakse järgmine uus kolmas lause:

„Määrus (EÜ) nr 552/2004 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1139, sest lennuliikluse korraldamise süsteemide, nende koostisosade ja menetluste koostalitlusvõime tagamiseks vajalikud eeskirjad inkorporeeriti kõnealusesse määrusesse.“

- 4) Lisatakse järgmine uus põhjendus 3:

„Selleks et võtta arvesse määruses (EL) 2018/1139 tehtud muudatusi, on vaja viia käesoleva määruse sisu vastavusse määruse (EL) 2018/1139 sisuga.“

- 5) Põhjendus 6 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Üheaegne tegelemine lennuliikluse ohutusstandardite laiendamise ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste (ANS) üldise toimivuse parandamise eesmärkidega Euroopa üdlennuliikluse osas nõuab arvestamist inimteguriga. Seetõttu peaksid liikmesriigid järgima nn õiglase kultuuri põhimõtteid. Tuleks ära kuulata ühtse Euroopa taeva inimhõõrme eksperdirühma¹⁴ arvamused ja soovitusel ning neid arvesse võtta.“

- 6) Lisatakse järgmine uus põhjendus 7:

„Lennuliikluse korraldamise vallas keskkonnaga seotud tulemusnäitajate parandamine aitab otseselt kaasa ka Pariisi kokkuleppe ja komisjoni Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele, eelkõige lennunduse heite vähendamise kaudu.“

- 7) Põhjendus 7 nummerdatakse ümber põhjenduseks 8 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid on 2004. aastal võtnud vastu üldise avalduse ühtse Euroopa taevaga seotud sõjaliste küsimuste kohta. Selle avalduse kohaselt peaksid liikmesriigid eelkõige suurendama tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostööd ja, kui kõik asjaomased liikmesriigid peavad vajalikuks, hõlbustama nende liikmesriikide poolt vajalikuks peetavas ulatuses koostööd nende relvajõudude vahel kõikides lennuliikluse korraldamisega seotud küsimustes.“

- 8) Põhjendus 8 nummerdatakse ümber põhjenduseks 9 ja põhjendus 9 jäetakse välja.

- 9) Põhjenduse 10 viimane lause asendatakse järgmisega:

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust (ELT L 300, 14.11.2009, lk 34).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

„See ei tohiks takistada riiklikul järelevalveasutusel kuuluda mitmes reguleeritavas sektoris pädeva reguleeriva asutuse koosseisu, kui see reguleeriv asutus täidab sõltumatuse nõude, või korralduslikult olla ühinenud riikliku konkurentsiasutusega.“

10) Lisatakse järgmine uus põhjendus 11:

„Riiklike järelevalveasutuste rahastamisel tuleks kindlustada nende sõltumatus ja võimaldada neil tegutseda kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega. Töötajate ametisse nimetamise asjakohaste menetlustega tuleks riiklike järelevalveasutuste sõltumatuse tagamisele kaasa aidata, tagades eelkõige, et strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud nimetatakse ametisse avaliku sektori asutuse poolt, kes ei ole aeronavigatsiooniteenuse osutajate otsene omanik.“

11) Põhjendus 11 nummerdatakse ümber põhjenduseks 12 ja esimene lause sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Riiklikel järelevalveasutustel on võtmeroll ühtse Euroopa taeval rakendamisel ning nad peaksid seepärast tegema üksteisega koostööd, et võimaldada nende tööd ja otsustuspõhimõtteid, parimaid tavasid ja menetlusi ning käesoleva määruse kohaldamist käsitleva teabe vahetamist ja töötada välja ühine lähenemisviis, sealhulgas tihedama koostöö kaudu piirkondlikul tasandil.“

12) Põhjendus 12 nummerdatakse ümber põhjenduseks 43.

13) Põhjendus 13 jäetakse välja.

14) Lisatakse järgmised uued põhjendused 13 ja 14:

„(13) Lennuliiklusteenuse osutajate vaheline koostöö on oluline vahend Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteemi tulemuslikkuse parandamisel ning seda tuleks soodustada. Liikmesriikidel peaks olema võimalik luua koostöömehhanisme, mis ei piirdu eelnevalt kindlaksmääratud koostöövormide ega geograafiliste piirkondadega.“

(14) Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutussertifitseerimist ja -järelevalvet teevad riiklikud pädevad asutused või Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) kooskõlas määruses (EL) 2018/1139 sätestatud nõuete ja menetlustega. Aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks tuleb täita täiendavad finantsstabiilsuse, vastutuse ja kindlustuskaitsega seotud nõuded, mille kohta tuleks välja anda majandussertifikaat. Aeronavigatsiooniteenuse osutajal peaks olema võimalik liidus teenuseid osutada vaid juhul, kui tal on nii ohutus- kui ka majandussertifikaat.“

15) Põhjendus 14 nummerdatakse ümber põhjenduseks 15.

16) Lisatakse järgmised uued põhjendused 16–33:

„(16) Ainuõiguslikult osutatavate lennuliiklusteenuste suhtes tuleks kohaldada määramist ja minimaalset avalikku huvi käsitlevaid nõudeid.“

(17) Lennuliiklusteenuse osutajatel või lennujaama käitajatel peaks olema võimalus hankida turutingimustel side-, navigatsiooni- ja seireteenuseid (CNS), aeronavigatsioonialaseid teabeteenuseid (AIS), lennuliikluse andmeteenuseid (ADS), meteoroloogiateenuseid (MET) või terminali lennuliiklusteenuseid, ilma et see piiraks ohutusunõuete kohaldamist, kui nad

leiavad, et selline hange võimaldab suurendada kulutõhusust. Selliste hangete kasutamise võimalus peaks suurendama paindlikkust ja edendama teenuste valdkonna innovatsiooni, mõjutamata sõjaväe erivajadusi seoses konfidentsiaalsuse, koostalitlusvõime, süsteemi vastupidavuse, andmetele juurdepääsu ja lennuliikluse korraldamise turvalisusega.

(18) Kui terminali lennuliiklusteenuseid hangitakse, ei tohiks nende suhtes kohaldada käesolevas määruses sätestatud tasusüsteemi ega Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ¹⁵ artikli 1 lõiget 4, mis on seotud kõnealuse süsteemi kohaldamisega.

(19) Marsruudi lennuliiklusteenuste osutamine tuleks korralduslikult eraldada CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamisest, sealhulgas raamatupidamisarvestuste eristamise kaudu, et tagada läbipaistvus ning vältida diskrimineerimist, ristsubsideerimist ja konkurentsi moonutamist.

(20) Vajaduse korral tuleks aeronavigatsiooniteenuste hanked korraldada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/24/EL¹⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/25/EL¹⁷. Riiklikud järelevalveasutused peaksid tagama, et aeronavigatsiooniteenuste hankenõuded oleksid täidetud.

(21) Mehitamata õhusõidukite liikluskorraldus eeldab ühiste teabeteenuste kättesaadavust. Sellise liikluskorralduse kulude piiramiseks peaksid ühiste teabeteenuste hinnad põhinema kuludel ja mõistlikul kasumimarginaalil ning riiklikud järelevalveasutused peaksid need heaks kiitma. Teenuse osutamise võimaldamiseks peaksid aeronavigatsiooniteenuse osutajad tegema nõutavad andmed kättesaadavaks.

(22) Tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide eesmärk on muuta muudel kui turutingimustel osutatavad aeronavigatsiooniteenused kulutõhusamaks ja edendada kvaliteetsemat teenust ning need peaksid selleks hõlmama vastavaid asjakohaseid stiimuleid. Seda eesmärki silmas pidades ei tohiks tulemuslikkuse kavade ega tasusüsteemid hõlmata turutingimustel osutatavaid teenuseid.

(23) Suurima tõhususe huvides peaks tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide vajalik järelevalve olema suunatud määratud lennuliiklusteenuseosutajatele kui sellistele.

(24) Tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide järelevalvega seotud kohustused tuleks asjakohaselt jagada.

(25) Võttes arvesse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutamisele omaseid piiriüleseid ja võrgu elemente ning asjaolu, et seetõttu tuleb tulemuslikkust hinnata eelkõige kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide alusel, peaks marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide hindamise ja heakskiitmise eest vastutama liidu asutus, mille üle teeb kohtulikku kontrolli apellatsiooniorgan ja lõppastmes Euroopa Kohus. Selleks et tagada ülesannete täitmine suure asjatundlikkuse ja vajaliku sõltumatusega, peaks kõnealune liidu asutus olema tulemuslikkuse hindamise asutuse ülesandeid täitev amet, mis

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

tegutseb kooskõlas määruses (EL) 2018/1139 sätestatud spetsiaalsete juhtimiseeskirjadega. Võttes arvesse nende teadmisi kohalikest oludest, mis on vajalikud terminali aeronavigatsiooniteenuste hindamiseks, peaksid riiklikud järelevalveasutused vastutama terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade ning tulemuseesmärkide hindamise ja heakskiitmise eest. Kulude jaotamine marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel kujutab endast ühtainsat toimingut, mis on asjakohane mõlemat liiki teenuste puhul, mistõttu peaks see kuuluma tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti järelevalve alla.

(26) Marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid peaksid olema kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega ja vastama teatavatele kvaliteedikriteeriumidele, et tagada seatud eesmärkide tulemuslik saavutamine võimalikult suures ulatuses.

(27) Võrgu funktsioonide tulemuslikkuse suhtes tuleks kohaldada neile omaseid kriteeriume, võttes arvesse nende funktsioonide eripära. Võrgu funktsioonide suhtes tuleks kohaldada tulemuseesmärke sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

(28) Tasusüsteem peaks tuginema põhimõttele, et õhuruumi kasutajad peaksid tasuma saadud teenuste osutamise kulud, kuid arvesse tuleks võtta üksnes sellise teenusega seostatavaid kulusid, mida muul viisil ei kaeta. Võrgu haldajaga seotud kulud peaksid sisalduma kindlaksmääratud kuludes, mida võib õhuruumi kasutajatelt sisse nõuda. Tasudega tuleks soodustada aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ja tulemuslikkuse eesmärgid ning nendega tuleks soodustada teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju.

(29) Tasude muutmise mehhanismid, millega parandatakse keskkonnaga seotud tulemusnäitajaid ja teenuste kvaliteeti, eelkõige kasutades rohkem säästvaid alternatiivküituseid, suurendades läbilaskevõimet ja vähendades viivitusi, säilitades seejuures optimaalse ohutustaseme, tuleks kehtestada kogu ELis, sest lennundus on olemuselt piiriülene. Riiklikel järelevalveasutustel peaks olema ka võimalus luua terminaliteenuste jaoks kohaliku tasandi mehhanismid.

(30) Selleks et ergutada õhuruumi kasutajaid lendama lühimat marsruuti, eelkõige suure liiklustiheduse korral, peaks olema võimalik kehtestada kogu ühtse Euroopa taeva õhuruumis marsruudil osutatavate teenuste ühtne ühikumäär. Mis tahes sellise ühtse ühikumäära kehtestamine peaks olema lennuliiklusteenuse osutajate jaoks tuluneutraalne.

(31) Ristsubsideerimise ja sellest tulenevate moonutuste vältimise ühe vahendina tuleks sätestada aeronavigatsiooniteenuste osutajate raamatupidamisarvestuse läbipaistvus.

(32) Lennuliikluse korraldamise võrgu funktsioonidega tuleks kaasa aidata lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ja toetada kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamist. Nendega tuleks tagada õhuruumi ja piiratud ressursside jätkusuutlik, tõhus ja keskkonna seisukohast optimaalne kasutamine, võtta arvesse operatiivvajadusi Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu taristu kasutuselevõtul ning pakkuda tuge võrgu tegevuses ilmnenu kriisiolukordade korral. Mitut ülesannet, mis aitavad kaasa nende funktsioonide täitmisele, peaks täitma võrgu haldaja, kelle tegevus peaks hõlmama kõiki asjaomaseid operatiivses lennutegevuses osalevaid sidusrühmi.

(33) Ühisotsustamismenetluses, mille käigus teeb otsuseid võrgu haldaja, tuleks eelistada võrgu huve. Ühisotsustamismenetluses osalejad peaksid seetõttu tegema nii palju kui võimalik selleks, et parandada võrgu toimimist ja tulemuslikkust. Ühisotsustamismenetlusega tuleks edendada võrgu huve ning need peaksid olema sellised, et probleemid lahendatakse ja konsensus saavutatakse alati, kui see on võimalik.“

17) Põhjendus 15 nummerdatakse ümber põhjenduseks 39 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

Ühisprojektide kontseptsiooni eesmärk peaks olema rakendada õigeaegselt, kooskõlastatult ja sünkroniseeritult Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas kindlaksmääratud käitamis põhimõtete olulisi muudatusi, mis mõjutavad kogu võrku. Komisjonile tuleks teha ülesandeks viia läbi rahastamise kulude-tulude analüüs, et kiirendada projekti SESAR kasutuselevõttu.“

18) Põhjendus 16 jäetakse välja.

19) Põhjendus 17 nummerdatakse ümber põhjenduseks 37 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

Õhuruumi on võimalik ohutult ja tõhusalt kasutada üksnes tsiviil- ja militaarõhuruumi kasutajate tihedas koostöös, mis praktikas põhineb peamiselt õhuruumi paindlikul kasutamisel ja tõhusal tsiviil-sõjalisel koordineerimisel, nagu on kehtestanud Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO). Õhuruumi paindliku kasutamise ja tõhusa tsiviil-sõjalise koordineerimise tagamiseks tuleks kehtestada eeskirjad ning komisjonile tuleks anda volitused näha ette meetmed, millega tagatakse ulatuslikum ühtlustamine.“

20) Põhjendus 18 nummerdatakse ümber põhjenduseks 35 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Selleks et lennuliikluse andmeteenuseid oleks võimalik nii piiriüleselt kui ka kogu ELi hõlmavatel alustel osutada paindlikult, on oluline asjakohaste operatiivandmete kättesaadavus. Seepärast tuleks sellised andmed teha kättesaadavaks asjaomastele sidusrühmadele, sealhulgas võimalikele uutele lennuliikluse andmeteenuste osutajatele. Täpne teave õhuruumi olukorra ja lennuliikluse eriolukordade kohta ning kõnealuse teabe õigeaegne ja nõuetekohane edastamine tsiviil- ja sõjalistele kontrollidele mõjutab otseselt lennutegevuse ohutust ja tõhusust. Õhuruumi olukorda kajastava ajakohastatud teabe õigeaegne kättesaadavus on oluline kõikide nende osaliste jaoks, kes soovivad oma lennuplaani täitmise või muutumise korral kasutada asjaomase õhuruumi struktuure.“

21) Põhjendus 19 nummerdatakse ümber põhjenduseks 36 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Täieliku, kvaliteetse ja õigeaegse aeronavigatsioonialase teabe edastamisel on märkimisväärne mõju ohutusele ja liidu õhuruumile juurdepääsemise ja seal liikumise võimaluste hõlbustamisele. Neile andmetele juurdepääsu peaks soodustama asjakohase teabetaristu abil.“

22) Põhjendused 20–25 jäetakse välja.

23) Põhjendus 26 nummerdatakse ümber põhjenduseks 34 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Selleks et lennuliiklusteenuse osutajad võtaksid tarbijaid rohkem arvesse ning et pakkuda õhuruumi kasutajatele rohkem võimalusi rääkida kaasa neid mõjutavate otsuste vastuvõtmisel, tuleks tõhustada sidusrühmadega konsulteerimist ja nende osalemist lennuliiklusteenuse osutajate olulisemates käitamisalastes otsustes.“

24) Lisatakse järgmine uus põhjendus 38:

Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi SESAR eesmärk on võimaldada lennutranspordi ohutut, tõhusat ja keskkonnasäästlikku arengut, ajakohastades Euroopa ja ülemaailmset lennuliikluse korraldamise süsteemi. Selleks et kaasa aidata projekti täielikule tõhususele, tuleks tagada nõuetekohane kooskõlastamine projekti etappide vahel. Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava peaks tulenema SESARi määratlemisetapist ja aitama saavutada kogu liitu hõlmavaid tulemuseesmärke.“

25) Lisatakse järgmine uus põhjendus 40:

„Määrusega (EL) 2018/1139 kehtestatud lennuliikluse korraldamise süsteemidele ja koostisosadele esitatavate nõuete täitmisega tuleks tagada nende süsteemide ja koostisosade koostalitlusvõime ühtse Euroopa taeva huvides.“

26) Põhjendus 27 jäetakse välja.

27) Põhjendus 28 nummerdatakse ümber põhjenduseks 41 ja seda muudetakse järgmiselt:

(a) esimeses lauses jäetakse välja sõnad „ja tulemuslikkuse kavaga“;

(b) kolmas ja neljas lause asendatakse järgmisega:

„Käesoleva määruse alusel delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.“

28) Põhjendus 29 jäetakse välja.

29) Põhjendus 30 nummerdatakse ümber põhjenduseks 42 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, eelkõige seoses järgmisega: riiklike järelevalveasutuste värbamis- ja valikumenetluste kord, aeronavigatsiooniteenuse osutajate majandusliku sertifitseerimise eeskirjad, tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamise eeskirjad, eelkõige kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamise vallas, marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste liigitamine, lennuliiklusteenuse osutajate ja võrgu haldaja tulemuslikkuse kavade projektide ja tulemuseesmärkide hindamise kriteeriumid ja menetlused, tulemuslikkuse järelevalve, kulusid ja tasusid käsitleva teabe andmise eeskirjad, tasude kulubaasi sisu ja kehtestamine ning aeronavigatsiooniteenuste

ühikumäärade kehtestamine, stiimulite mehhanismid ja riskide jagamise mehhanismid, võrgu haldaja määramine ja selle tingimused, võrgu haldaja ülesanded ja tema poolt kohaldatavad juhtimismehhanismid, võrgu funktsioonide täitmist käsitlevad eeskirjad, lennuliiklusteenuse osutajate olulisemate käitamisalaste otsuste teemal sidusrühmadega konsulteerimise kord, operatiivandmete kättesaadavusnõuded, juurdepääsutingimused ja juurdepääsuhindade kehtestamine, õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamine, ühisprojektide ja nende puhul kohaldatavate juhtimismehhanismide kindlaksmääramine. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁸.“

30) Põhjendused 31 ja 32 jäetakse välja.

31) Põhjendus 33 nummerdatakse ümber põhjenduseks 44.

32) Põhjendus 34 jäetakse välja.

33) Põhjendused 35 ja 36 asendatakse järgmise uue põhjendusega 45:

„Võttes arvesse Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisukohta lennujaama asukohaks oleva territooriumi suveräänsuse ja jurisdiktsiooni küsimuses, ei tuleks käesolevat määrust kohaldada Gibraltari lennujaama suhtes.“

34) Põhjendus 37 nummerdatakse ümber põhjenduseks 46. Esimene lause sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Kuna käesoleva määruse eesmärki, milleks on ühtse Euroopa taeva rakendamine, ei suuda liikmesriigid vajalikul määral saavutada, kuid meetme riikidevahelise laadi tõttu võidakse see paremini saavutada pigem liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega.“

I peatükk. Üldsätted

35) Artiklisse 1 (Reguleerimisese ja kohaldamisala) tehakse järgmised muudatused:

(a) Lõige 1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva loomise ja tulemusliku toimimise eeskirjad, et tugevdada olemasolevaid lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordi süsteemi kestlikule arengule ja parandada üldlennuliikluse lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldist tulemuslikkust Euroopas eesmärgiga rahuldada kõikide õhuruumi kasutajate nõudmised. Ühtne Euroopa taevas koosneb sidusast üleeuroopalisest üha ühtsema õhuruumi, võrgu haldamise ja lennuliikluse korraldamise süsteemide võrgust, mis põhineb õhuruumi kasutajate, kodanike ja keskkonna huvides turvalisusel, tõhususel, koostalitlusvõimel ja tehnoloogia ajakohastamisel.“

(b) lõikes 2 asendatakse viide artiklile 38 viitega artiklile 44;

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

(c) lõike 3 teine lause sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Seoses sellega on käesoleva määruse eesmärk selle kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades liikmesriikide abistamine Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise käesolevas määruses ning selle rakendamiseks koostatud eeskirjades.“;

(d) lõige 4 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Käesolevat määrust kohaldatakse õhuruumi suhtes ICAO EUR-piirkonnas, kus liikmesriigid vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest. Samuti võivad liikmesriigid kohaldada käesolevat määrust nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi suhtes muudes ICAO piirkondades, tingimusel et nad teavitavad sellest komisjoni ja teisi liikmesriike.“;

(e) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„[Kui määrus võetakse vastu enne üleminekuperioodi lõppu: Käesolevat määrust ei kohaldata Gibraltari lennujaama suhtes.]“;

(f) lisatakse järgmine lõige 6:

„Kui ei ole sätestatud teisiti, käsitatakse viidet Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) viitena ametile kui ohutusasutusele, mitte kui tulemuslikkuse hindamise eest vastutavale asutusele.“

36) Artiklis 2 (Mõisted) tehakse seoses punktidega 1–22 järgmised muudatused ja täiendused:

(a) punkt 1 nummerdatakse ümber punktiks 5 ja selle alapunkt a sõnastatakse ümber järgmiselt:

„a) kokkupõrgete vältimine:

- i) õhusõidukite vahel;*
- ii) manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel;“*

(b) punkt 2 nummerdatakse ümber punktiks 1 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„,lähilennujuhtimine“ — liikluse juhtimine lennuväljal;

(c) punkt 3 nummerdatakse ümber punktiks 2 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„,aeronavigatsiooniteabe teenistus“ — määratletud alal asuv teenistus, kes vastutab aeronavigatsiooniteabe ning aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususe jaoks vajalike andmete edastamise eest;“

(d) punkt 4 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„,aeronavigatsiooniteenused“ (ANS) — lennuliiklusteenused; side-, navigatsiooni- ja seireteenused (CNS); meteoroloogiateenused (MET); aeronavigatsioonialased teabeteenused (AIS); ja lennuliikluse andmeteenused (ADS);“

- (e) punkt 5 nummerdatakse ümber punktiks 3 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„aeronavigatsiooniteenuse osutajad“ — mis tahes avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes osutab üht või mitut aeronavigatsiooniteenust üldise lennuliikluse jaoks;

- (f) punktid 6 ja 7 nummerdatakse ümber vastavalt punktideks 11 ja 12. Punkt 12 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„õhuruumi korraldamine“ — kavandatud tegevus, mille peamine eesmärk on maksimeerida olemasoleva õhuruumi kasutamist dünaamilise ajajagamise abil ja teatavatel juhtudel eraldada lühiajaliste vajaduste põhjal õhuruum selle kasutajate eri kategooriate seas;“

- (g) lisatakse järgmised punktid 6 ja 7:

„6. „lennuliikluse andmeteenused“ — teenused, mis seisnevad seireteenuste osutajatelt, MET- ja AIS-teenuste osutajatelt ning võrgu funktsioonide täitjatelt ja muudelt asjaomastelt üksustelt operatiivandmete kogumises, koondamises ja integreerimises või töödeldud andmete edastamises lennujuhtimise ja lennuliikluse korraldamise eesmärgil;

7. „lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimine (ATFCM)“ — teenus, mille eesmärk on kaitsta lennujuhtimist ülekoormuse eest ja optimeerida olemasoleva läbilaskevõime kasutamist;“

- (h) punkt 8 nummerdatakse ümber punktiks 14 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„õhuruumi kasutajad“ — üldiseks lennuliikluseks eeskirjade kohaselt kasutatavate õhusõidukite käitajad;“

- (i) punkt 9 nummerdatakse ümber punktiks 8 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„lennuliiklusvoo juhtimine“ — tegevus või teenus, mis on ette nähtud selleks, et aidata kaasa kogu marsruuti hõlmavatele ohututele, nõuetekohastele ja kiiretele lennuliiklusvoogudele, tagades lennujuhtimise võimsuse maksimaalse kasutamise, ning selleks, et liikluse maht oleks kooskõlas lennuliiklusteenuse osutajate deklareeritud võimsusega;“

- (j) punkt 10 nummerdatakse ümber punktiks 9 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„lennuliikluse korraldamine“ — kõik õhus ja maa peal tehtavad toimingud või teenused (lennuliiklusteenused, õhuruumi korraldamine ja lennuliiklusvoogude juhtimine), mis on nõutavad õhusõiduki ohutu ja tõhusa liikumise tagamiseks kõikides lennuetappides;“

- (k) punkt 11 nummerdatakse ümber punktiks 10;

- (l) punkt 12 nummerdatakse ümber punktiks 17 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„piirkondlik lennujuhtimine“ — kontrollitavate lendude juhtimine lennujuhtimispiirkonnas;“

- (m) punkt 13 nummerdatakse ümber punktiks 16;

- (n) lisatakse punkt 13:

„õhuruumi struktuur“ — õhuruumi konkreetse mahuga osa, mis on kindlaks määratud eesmärgiga tagada õhusõiduki ohutu ja optimaalne käitamine;“

(o) punkt 14 nummerdatakse ümber punktiks 33 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava” — kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ¹⁹ kooskõlas nõukogu määruse (EÜ) nr 219/2007,²⁰ mida on hiljem muudetud, artikli 1 lõikega 2;“;

(p) punktid 15 ja 16 jäetakse välja;

(q) punkt 17 nummerdatakse ümber punktiks 21 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„sertifikaat” — ameti, riikliku pädeva asutuse või järelevalveasutuse välja antud mis tahes kujul dokument, mis vastab siseriiklikule õigusele ning millega kinnitatakse, et lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuse osutaja vastab selle teenuse osutamiseks vajalikele nõuetele;“

(r) punkt 18 nummerdatakse ümber punktiks 23;

(s) lisatakse punkt 18:

„,lähteväärtus“ — prognoositud väärtus, mis on mõeldud tulemuseesmärkide seadmiseks ja seotud kindlaksmääratud kulude või kindlaksmääratud ühikuhindadega asjaomase võrdlusperioodi algusele eelnenud aastal;“

(t) punkt 19 nummerdatakse ümber punktiks 24;

(u) lisatakse punkt 19:

„,võrdlusrühm“ — sarnases tegevus- ja majanduskeskkonnas tegutsevate lennuliiklusteenuse osutajate rühm;“

(v) punkt 20 nummerdatakse ümber punktiks 28 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„,deklaratsioon“ — lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste puhul määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 10 määratletud deklaratsioon;“;

(w) lisatakse punkt 20:

„,jaotusväärtus“ — väärtus, mis on saadud konkreetse lennuliiklusteenuseosutaja kohta, jaotades kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi kõikide lennuliiklusteenuse osutajate vahel, ning mida kasutatakse võrdlusalusena, et hinnata tulemuslikkuse kava projektis seatud tulemuseesmärgi kooskõla kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga;“

(x) punkt 21 nummerdatakse ümber punktiks 34 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„,õhuruumi paindlik kasutamine“ — õhuruumi korraldamise kontseptsioon, mille aluseks on põhimõte, et õhuruum ei tohiks olla määratud üksnes tsiviil- või sõjaliseks õhuruumiks,

¹⁹ Nõukogu 30. märtsi 2009. aasta otsus, millega kinnitatakse ühtse Euroopa taeva Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) projekti Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava (OJ L 95, 9.4.2009, p. 41).

²⁰ Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrus (EÜ) nr 219/2007 ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks (ELT L 64, 2.3.2007, lk 1).

vaid seda peaks käsitama pigem ühe tervikuna, kus tuleb rahuldada kõigi kasutajate nõudmised võimalikult suures ulatuses;“

(y) punkt 22 nummerdatakse ümber punktiks 35;

(z) lisatakse punkt 22:

„ühine teabeteenus (CIS)“ — teenus, mis seisneb staatiliste ja dünaamiliste andmete kogumises ja levitamises, et võimaldada teenuste osutamist mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamiseks;“.

(37) Artiklis 2 („Mõisted“) tehakse punktides 23–38 järgmised muudatused ja täiendused:

(a) punkt 23 nummerdatakse ümber punktiks 15;

(b) punkt 24 jäetakse välja;

(c) punkt 25 nummerdatakse ümber punktiks 36 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„üldine lennuliiklus“ — kogu tsiviilõhusõidukite liiklus ning kogu riiklike õhusõidukite (sealhulgas sõjaväe, tolli ja politsei õhusõidukite) liiklus, mis toimub 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga asutatud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) protseduuride kohaselt;“

(d) punkt 26 nummerdatakse ümber punktiks 37; teine lause jäetakse välja;

(e) lisatakse punktid 25 ja 26:

„25. „lennujuhtimispiirkond“ — maapinna kohal olevast kindlaksmääratud tasandist kõrgemal asuv kontrollitav õhuruum;

26. „ühisotsustamine“ — menetlus, milles otsused tehakse liikmesriikide, operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade ja vajaduse korral teiste osalejate pideva ühistegevuse ja konsulteerimise põhjal;“

(f) punkt 27 nummerdatakse ümber punktiks 38 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„meteoroloogiateenused“ — vahendid ja teenused, mille abil varustatakse õhusõidukit aeronavigatsiooni eesmärgil ilmaprognoosidega, -hoiatustega, -ülevaadetega ja -vaatlustega ning mis tahes muu meteoroloogilise teabe ja andmetega, mille edastamise on riigid lennunduses kasutamiseks ette näinud;“

(g) punkt 28 nummerdatakse ümber punktiks 41 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„navigatsiooniteenused“ — vahendid ja teenused, mille abil antakse õhusõidukile teavet tema asukoha ja ajastuse kohta;“

(h) punkt 29 nummerdatakse ümber punktiks 44 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„operatiivandmed“ — teave lennu kõikide etappide kohta, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad, lennujaamade käitajad ja teised asjaosalised vajavad operatiivsetel eesmärkidel;“

- (i) punkt 30 nummerdatakse ümber punktiks 46 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„kasutuselevõtt“ — esimene tööks kasutamine pärast esialgset paigaldamist või parandamist;“

- (j) punkt 31 nummerdatakse ümber punktiks 47;

- (k) punkt 32 nummerdatakse ümber punktiks 53 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„seireteenused“ — vahendid ja teenused, mida kasutatakse lennuki asukoha määramiseks ohutu hajutamise tagamiseks;“

- (l) lisatakse punktid 29–32:

„29. „marsruudi aeronavigatsiooniteenused“ — lennuliiklusteenused, mis on seotud õhusõiduki juhtimisega stardi- ja tõusuetapi lõpust kuni lähenemis- ja maandumisetapi alguseni ning marsruudil osutatavate lennuliiklusteenuste osutamiseks vajalikud aeronavigatsiooniteenused;

30. „marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ — õhuruumiosa, mis algab maapinnalt ja hõlmab ülemist õhuruumi ning kus osutatakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid ja mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas;

31. „Eurocontrol“ — Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon, loodud lennuliikluse ohutuse alast koostööd käsitleva 13. detsembri 1960. aasta rahvusvahelise konventsiooniga;

32. „Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrk“ (EATMN) — määruse (EL) 2018/1139 VIII lisa punktis 3.1 loetletud süsteemide kogum, mis võimaldab osutada aeronavigatsiooniteenuseid liidus, sealhulgas liidu ja kolmandate riikide piirialadel;“

- (m) punkt 33 nummerdatakse ümber punktiks 54;

- (n) punkt 34 nummerdatakse ümber punktiks 57;

- (o) punkt 35 nummerdatakse ümber punktiks 27 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„piiriülesed teenused“ — aeronavigatsiooniteenused, mida pakub ühes liikmesriigis teenuseosutaja, kelle peamine äritegevuse koht on teises liikmesriigis;“

- (p) punkt 36 nummerdatakse ümber punktiks 40 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„riiklik järelevalveasutus“ — riiklik asutus või riiklikud asutused, kellele liikmesriik on usaldanud käesolevast määrusest tulenevad ülesanded, välja arvatud riikliku pädeva asutuse poolt täidetavad ülesanded;“

- (q) punktid 37 ja 38 jäetakse välja;

- (r) lisatakse punkt 39:

„riiklik pädev asutus“ — määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 34 määratletud üksused;“

(s) lisatakse punktid 42 ja 43:

„42. „kriisiolukord võrgu tegevuses“ — olukord, milles ebatavalistest ja ettenägematutest asjaoludest tingituna ei suudeta võrgu läbilaskevõime suure vähenemise või võrgu läbilaskevõime ja nõudluse vahelise olulise tasakaalustamatuse või märkimisväärselt puuduliku teabevahetuse tõttu võrgu ühes või mitmes osas pakkuda nõutaval tasemel lennuliikluse juhtimise ega aeronavigatsiooniteenuseid;

43. „võrgu haldaja“ — üksus, kellele on usaldatud artiklis 26 osutatud võrgu funktsioonide täitmisele kaasaaitamiseks vajalikud ülesanded kooskõlas artikliga 27;“

(t) lisatakse punkt 45:

„tulemuslikkuse kava“ — vastavalt olukorrale lennuliiklusteenuse osutajate ja võrgu haldaja koostatud või vastu võetud kava, mille eesmärk on parandada aeronavigatsiooniteenuste osutamist ja võrgu funktsioonide täitmist;.

(38) Artiklis 2 („Mõisted“) tehakse järgmised lisatäiendused:

(a) lisatakse punktid 48–52:

„48. „SESARi määratlemisetapp“ — etapp, mis hõlmab projekti SESAR pikaajalise visiooni, igas lennuetapis täiustusi võimaldava seonduva tegevuskontseptsiooni, EATMNis nõutud oluliste operatiivsete muudatuste ning nõutavate arendus- ja kasutuselevõtuprioriteetide väljatöötamist ja ajakohastamist;

49. „SESARi kasutuselevõuetapp“ — industrialiseerimise ja rakendamise järjestikused etapid, mille jooksul tehakse järgmist: SESARi lahenduste rakendamiseks vajalike maapealsete ja pardaseadmete ning -protsesside standardimine, tootmine ja sertifitseerimine (industrialiseerimine) ning SESARi lahendustel põhinevate seadmete ja süsteemide hankimine, paigaldamine ning kasutuselevõtt, sealhulgas seonduvad käitamisprotseduurid (rakendamine);

50. „SESARi arendusetapp“ — etapp, mille jooksul viiakse läbi teadus-, arendus- ja valideerimistoiminguid, mille eesmärk on pakkuda välja küpsed SESARi lahendused;

51. „projekt SESAR“ — Euroopa lennuliikluse korraldamise ajakohastamise projekt, mille eesmärk on tagada liidule kõrgjõudlusega, standarditud ja koostalitlusvõimeline lennuliikluse korraldamise taristu ning mis koosneb innovatsioonitsüklist, mis hõlmab SESARi määratlemisetappi, SESARi arendusetappi ja SESARi kasutuselevõuetappi;

52. „SESARi lahendus“ — SESARi arendusetapi rakendatav väljund, millega võetakse kasutusele uued või täiustatud standarditud ja koostalitlusvõimelised käitamisprotseduurid või -tehnoloogiad;“;

(b) lisatakse punktid 55 ja 56:

„55. „terminali aeronavigatsiooniteenused“ — lähilennujuhtimisteenused või lennuvälja lennuinfoteenused, mis hõlmavad lennuliikluse nõustamisteenuseid ja häireteenuseid ning

lennuliiklusteenuseid, mis on seotud õhusõiduki saabumise ja lahkumisega kindlaksmääratud vahemaani asjaomasest lennujaamast, mis on vajalikud käitamise nõuete täitmiseks, ning nendega seotud vajalikke aeronavigatsiooniteenuseid;

56. „terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ — liikmesriigi territooriumil asuv lennujaam või lennujaamade rühm, kus osutatakse terminali aeronavigatsiooniteenuseid ja mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas;“.

II peatükk. Riiklikud ametiasutused

(39) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega: „*Riiklikud järelevalveasutused*“.

(40) Artikli 3 pealkiri asendatakse järgmisega: „*Riiklike järelevalveasutuste nimetamine ja loomine ning neid käsitlevad nõuded*“.

(41) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid nimetavad või loovad kas üksi või ühiselt asutuse või asutused oma riikliku järelevalveasutusena, et see võtaks enese kanda käesoleva määrusega sellisele asutusele määratud ülesannete täitmise.“;

(b) lõige 2 nummerdatakse ümber lõikeks 3 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on riiklikud järelevalveasutused oma korralduse, toimimise, õigusliku struktuuri ja otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisvad ja sõltumatud mis tahes muust avalik-õiguslikust või eraõiguslikust üksusest.

Riiklikud järelevalveasutused ei sõltu oma korralduse, rahastamisotsuste, õigusliku struktuuri ja otsuste tegemise seisukohast ka ühestki aeronavigatsiooniteenuse osutajast.“;

(c) lõige 3 nummerdatakse ümber lõikeks 4 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid võivad luua riiklikke järelevalveasutusi, mis on pädevad mitmes reguleeritavas sektoris, kui sellised integreeritud reguleerivad asutused vastavad käesolevas artiklis sätestatud sõltumatusnõuetele. Riiklik järelevalveasutus võib olla oma organisatsioonilise struktuuri poolest ka ühendatud nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklis 11 osutatud riikliku konkurentsiasutusega, kui see ühendatud asutus vastab käesolevas artiklis sätestatud sõltumatuse nõuetele.“;

(d) lõige 4 jäetakse välja;

(e) lõige 5 nummerdatakse ümber lõikeks 2 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Riiklikud järelevalveasutused kasutavad oma volitusi erapooletult, sõltumatult ja läbipaistvalt ning on sellele vastavalt korraldatud, mehitatud, juhitud ja rahastatud.“;

(f) lõige 6 asendatakse lõigetega 5 ja 6, mille tekst on järgmine:

„5. Riiklike järelevalveasutuste töötajate suhtes kohaldatakse järgmisi nõudeid:

a) nad võetakse tööle selgete ja läbipaistvate protsesside alusel, mis tagavad nende sõltumatuse;

b) nad valitakse, lähtudes konkreetse töötaja kvalifikatsioonist, kaasa arvatud asjakohasest pädevusest ja vastavatest kogemustest, või nad peavad läbima asjakohase koolituse.

Riiklike järelevalveasutuste töötajad tegutsevad sõltumatult, eelkõige vältides huvide konflikte aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja oma ülesannete täitmise vahel.

6. Lisaks lõikes 5 sätestatud nõuetele nimetab strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud ametisse asjaomase liikmesriigi üksus, kellele otseselt ei kuulu aeronavigatsiooniteenuste osutajad. Liikmesriigid otsustavad, kas need isikud nimetatakse ametisse tähtajaliseks ja pikendatavaks ametiajaks või alaliselt, mis võimaldab neid töölt vabastada üksnes põhjustel, mis ei ole seotud nende poolt tehtavate otsustega. Strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud ei küsi ega võta oma ülesannete täitmisel riikliku järelevalveasutuse heaks vastu juhiseid üheltki valitsuselt ega muult avalik-õiguslikult või eraõiguslikult üksuselt ning neil on täielik voli oma töötajate värbamise ja juhtimise üle.

Nad hoiduvad igasugusest otsesest või kaudselt huvist, mida võib pidada nende sõltumatust kahjustavaks ja mis võib mõjutada nende ülesannete täitmist. Sel eesmärgil esitavad nad igal aastal kohustuste deklaratsiooni ja huvide deklaratsiooni, milles märgitakse kõik otsesed või kaudsed huvid.

Strateegiliste otsuste vastuvõtmise, auditeerimise või muude selliste ülesannete eest vastutavad isikud, kes on otseselt seotud aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle tehtava järelevalvega või tulemuseseesmärkidega, ei tohi vähemalt kahe aasta jooksul pärast oma ametiaja lõppu riiklikus järelevalveasutuses töötada aeronavigatsiooniteenuse osutajate juures ühelgi töökohal ega täita nende juures ametialaseid kohustusi.“;

(g) lõige 7 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid tagavad, et riiklikel järelevalveasutustel on olemas vajalikud finantsvahendid ja võimalused, et täita tõhusalt ja õigeaegselt ülesandeid, mis on neile määratud käesoleva määrusega. Riiklikud järelevalveasutused juhivad oma töötajaid vastavalt oma eelarveassigneeringutele, mis peavad olema proportsionaalsed ülesannetega, mida asutus peab täitma vastavalt artiklile 4.“;

(h) lõige 8 nummerdatakse ümber lõikeks 9;

(i) lisatakse lõige 8:

„Liikmesriik võib nõuda, et tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet täidaks artiklites 14, 17, 19, 20, 21, 22 ja 25 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktides sätestatud tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamisega seotud ülesandeid, mille eest käesoleva määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaselt vastutab kõnealuse liikmesriigi riiklik järelevalveasutus.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on kõnealuse taotlusega nõus, saab ta riiklikuks järelevalveasutuseks, kes vastutab kõnealuse taotlusega hõlmatud ülesannete täitmise eest, ning taotluse esitanud liikmesriigi riiklik järelevalveasutus vabastatakse vastutusest nimetatud ülesannete eest. Määruses (EL) 2018/1139 sisalduvaid ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevat ametit puudutavaid eeskirju kohaldatakse nende ülesannete täitmise suhtes, sealhulgas tasude ja maksude kehtestamise suhtes.“;

(j) lõige 9 nummerdatakse ümber lõikeks 10 ja seda muudetakse järgmiselt:

– sõnad „lõike 6 punktides a ja b“ asendatakse sõnadega „lõike 5 punktides a ja b“;

– sõnad „artikli 27 lõikes 3“ asendatakse sõnadega „artikli 37 lõikes 3“.

(42) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„Artiklis 3 osutatud riiklikud järelevalveasutused:

a) teevad artiklis 6 osutatud majandussertifikaatide väljaandmiseks vajalikke toiminguid, sealhulgas järelevalvet nende majandussertifikaatide omanike üle;

b) teevad järelevalvet hankenõuete nõuetekohase kohaldamise üle vastavalt artikli 8 lõikele 6;

c) kohaldavad artiklites 10–17 ja 19–22 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktides sätestatud tulemuslikkuse kavasid ja tasusüsteeme nimetatud artiklites ja õigusaktides kindlaksmääratud ülesannete piires ning teevad järelevalvet määruse kohaldamise üle määratud lennuliiklusteenuseosutajate raamatupidamisarvestuse läbipaistvuse osas kooskõlas artikliga 25.“;

(b) lõige 2 nummerdatakse ümber lõikeks 3 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Iga riiklik järelevalveasutus viib läbi vajalikke kontrole, auditeid ja muid järelevalvetoiminguid, et teha kindlaks käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides sätestatud nõuete võimalikud rikkumised, mille panevad toime nende järelevalve alla kuuluvad üksused.

Ta võtab kõik vajalikud täitemeetmed, mis võivad vajaduse korral hõlmata artikli 6 kohaselt tema poolt välja antud majandussertifikaatide muutmist, piiramist, peatamist või kehtetuks tunnistamist.

Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja ühise teabeteenuse osutajad peavad järgima meetmeid, mida riiklikud järelevalveasutused on sel eesmärgil võtnud.“;

(c) lisatakse lõige 2:

„Riiklikud järelevalveasutused vastutavad ühise teabeteenuse osutamise hindamise ja hinnakujunduse heakskiitmise eest kooskõlas artikliga 9.“

(43) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„Riiklikud järelevalveasutused vahetavad teavet ja teevad koostööd määruse (EL) 2018/1139 artiklis 114a osutatud tulemuslikkuse hindamise nõuandekogu raames loodud võrgus.“;

(b) lõige 2 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Riiklikud järelevalveasutused teevad tihedat koostööd, kui see on asjakohane, tökokkulepete kaudu, et aidata üksteist oma seire- ja järelevalveülesannete täitmisel ning uurimiste ja ülevaatustega seotud küsimustes.“;

(c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„Riiklikud järelevalveasutused hõlbustavad aeronavigatsiooniteenuse osutajatel piiriüleste teenuste osutamist, et parandada võrgu toimimist. Aeronavigatsiooniteenuste osutamise korral kahe või enama liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis sõlmivad asjaomased

liikmesriigid omavahel kokkuleppe käesoleva määrusega ette nähtud järelevalve tegemiseks asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle. Asjaomased riiklikud järelevalveasutused võivad koostada kava, milles täpsustatakse eespool nimetatud kokkuleppe jõustamiseks tehtava koostöö rakendamist.“;

(d) lõige 4 jäetakse välja;

(e) lõige 5 nummerdatakse ümber lõikeks 4 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Kui aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse teise liikmesriigi vastutusalasse kuulavas õhuruumis, nähakse lõikes 3 osutatud kokkulepetes ette käesolevas määruses sätestatud järelevalveülesannete ja nende ülesannete täitmise tulemuste vastastikune tunnustamine kõigi asjaomaste asutuse poolt. Nendes märgitakse ka, milline riiklik järelevalveasutus vastutab artiklis 6 sätestatud majandussertifikaatide väljaandmise eest.“;

(f) lõige 6 nummerdatakse ümber lõikeks 5 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Kui siseriiklik õigus seda võimaldab, võivad riiklikud järelevalveasutused piirkondliku koostöö huvides samuti sõlmida kokkuleppeid järelevalvekohustuste jagamise kohta. Nad teavitavad nendest kokkulepetest komisjoni.“

(44) Artikkel 6 jäetakse välja.

III peatükk. Teenuste osutamine

(45) Artikkel 7 ja artikkel 28 asendatakse artikliga 38, mille pealkiri on „Sidusrühmadega konsulteerimine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Liikmesriigid, riiklikud järelevalveasutused, amet (olenemata sellest, kas ta tegutseb tulemuslikkuse hindamise asutusena või mitte) ning võrgu haldaja kehtestavad asjakohaseks konsulteerimiseks sidusrühmadega konsulteerimismehhanismid, et sidusrühmad saaksid täita oma ülesandeid käesoleva määruse rakendamisel.

2. Komisjon kehtestab liidu tasandil mehhanismi, et vajaduse korral konsulteerida käesoleva määruse rakendamisega seotud küsimustes. Konsulteerimisse kaasatakse komisjoni otsuse 98/500/EÜ kohaselt moodustatud konkreetse valdkonna dialoogikomitee.

3. Sellised sidusrühmad võivad olla:

a) aeronavigatsiooniteenuse osutajad või asjaomased rühmad, kes esindavad aeronavigatsiooniteenuse osutajaid;

b) võrgu haldaja;

c) lennujaamade käitajad või asjaomased rühmad, kes esindavad lennujaamade käitajaid;

d) asjaomased õhuruumi kasutajad või asjaomased rühmad, kes esindavad õhuruumi kasutajaid;

e) sõjavägi;

f) lennukitööstus;

g) lennunduspersonali esindavad organisatsioonid;

h) asjaomased valitsusvälised organisatsioonid.“

(46) Artikkel 8 nummerdatakse ümber artikliks 6. Artikli pealkiri asendatakse tekstiga „*Aeronavigatsiooniteenuse osutajate majanduslik sertifitseerimine ja neile esitatavad nõuded*“ ning selle artikli tekst asendatakse järgmisega:

„1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajatel peab lisaks sertifikaatidele, mida nad peavad omama vastavalt määruse (EL) nr 2018/1139 artiklile 41, olema majandussertifikaat. Majandussertifikaat antakse välja taotluse alusel, kui taotleja on tõendanud, et tal on piisav finantsstabiilsus ning ta on võtnud asjakohase vastutuse ja kindlustuskaitse.

Käesolevas lõikes osutatud majandussertifikaati võidakse piirata või see võidakse peatada või kehtetuks tunnistada, kui selle omanik ei vasta enam selle sertifikaadi väljaandmise ja omamise nõuetele.

2. Üksus, millel on lõikes 1 osutatud majandussertifikaat ja määruse (EL) nr 2018/1139 artiklis 41 osutatud sertifikaat, võib osutada liidus õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniteenuseid mittediskrimineerivatel tingimustel, ilma et see piiraks artikli 7 lõike 2 kohaldamist.

3. Lõikes 1 osutatud majandussertifikaadi ja määruse (EL) nr 2018/1139 artiklis 41 osutatud sertifikaadi suhtes võib kohaldada ühte või mitut I lisas sätestatud tingimust. Sellised tingimused on objektiivselt põhjendatud, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja läbipaistvad. Komisjonil on õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 36, et muuta I lisas sätestatud loetelu eesmärgiga tagada majanduslikult võrdsed võimalused ja teenuste osutamise vastupidavus.

4. Selle liikmesriigi riiklikud järelevalveasutused, kus asub majandussertifikaati taotleva füüsilise või juriidilise isiku peamine äritegevuse koht või selle puudumise korral tema elukoht või asukoht, vastutavad käesolevas artiklis sätestatud ülesannete täitmise eest seoses majandussertifikaatidega. Aeronavigatsiooniteenuste osutamise korral kahe või enama liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis on vastutavad riiklikud järelevalveasutused artikli 5 lõike 4 kohaselt kindlaks määratud asutused.

5. Lõike 1 kohaldamiseks riiklikud järelevalveasutused:

a) võtavad vastu ja hindavad neile esitatud taotlusi ning, kui see on asjakohane, siis annavad välja või pikendavad majandussertifikaate;

b) teevad majandussertifikaatide omanike üle järelevalvet.

6. Komisjon võtab kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakenduseeskirjad, milles käsitletakse üksikasjalikke nõudeid finantsstabiilsuse, eelkõige finantstugevuse ja finantsalase vastupidavuse kohta, samuti seoses vastutuse ja kindlustuskaitsega. Selleks et tagada käesoleva artikli lõigete 1, 4 ja 5 ühtne rakendamine ning neile vastavus, võtab komisjon vastavalt artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusele vastu rakendusaktid, kehtestades üksikasjalikud sätted seoses sertifitseerimise ning uurimiste, kontrollide, auditite ja muude selliste järelevalvetoimingute läbiviimise eeskirjade ning korraga, mis on vajalikud, et tagada riikliku järelevalveasutuse tõhus järelevalve üksuste üle, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust.“

(47) Artikkel 9 nummerdatakse ümber artikliks 7 ja selles tehakse järgmised muudatused:

(a) lõiked 1, 2 ja 3 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Liikmesriigid tagavad, et nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi igas konkreetses osas osutab lennuliiklusteenuseid ainult üks teenuseosutaja. Selleks määravad liikmesriigid eraldi või ühiselt ühe lennuliiklusteenuse osutaja või mitu lennuliiklusteenuse osutajat. Lennuliiklusteenuse osutajad peavad vastama järgmistele tingimustele:

a) neil on kehtiv sertifikaat või kehtiv deklaratsioon, millele on viidatud määruse (EL) 2018/1139 artiklis 41, ning majandussertifikaat kooskõlas artikli 6 lõikega 1;

b) nad vastavad riiklikele julgeoleku- ja kaitsenõuetele.

Iga otsus lennuliiklusteenuse osutaja määramise kohta kehtib maksimaalselt kümme aastat. Liikmesriigid võivad otsustada pikendada lennuliiklusteenuse osutaja määramist.

2. Lennuliiklusteenuse osutajate määramise suhtes ei kohaldata ühtegi tingimust, mille kohaselt kõnealused teenuseosutajad peavad:

a) olema otseselt või enamusosaluse kaudu määrava liikmesriigi või selle kodanike omanduses;

b) omama peamist äritegevuse kohta või registrijärgset asukohta määrava liikmesriigi territooriumil;

c) kasutama ainult määravas liikmesriigis asuvaid rajatisi.

3. Liikmesriigid määravad kindlaks eraldi või ühiselt määratud lennuliiklusteenuse osutajate õigused ja kohustused. Kohustused sisaldavad tingimusi, mis käsitlevad selliste asjakohaste andmete kättesaadavaks tegemist, mis võimaldavad teha kindlaks kõik õhusõidukite liikumised nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis.“;

(b) lõiked 4 ja 5 jäetakse välja;

(c) lõige 6 nummerdatakse ümber lõikeks 4.

(48) Artikkel 10 jäetakse välja.

(49) Lisatakse uus artikkel 8, mille pealkiri on „*Tingimused seoses CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamisega*“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad lennuliiklusteenuse osutajad otsustada hankida CNS-, AIS-, ADS- või MET-teenuseid turutingimustel.

Kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad liikmesriigid lubada lennujaamade käitajatel hankida lähilennujuhtimise jaoks terminali lennuliiklusteenuseid turutingimustel.

Lisaks, kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad liikmesriigid lubada lennujaamade käitajatel või asjaomasel riiklikul järelevalveasutusel hankida lähenemislennujuhtimise jaoks terminali lennuliiklusteenuseid turutingimustel.

2. Teenuste hankimine turutingimustel põhineb võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel, mis on kooskõlas liidu õigusega, sealhulgas asutamislepingu konkurentsieeskirjadega. Hankemenetlus asjaomaste teenuste hankimiseks töötatakse välja nii, et konkureerivad teenuseosutajad saaksid selles tõhusalt osaleda, sealhulgas hankemenetluse korrapärase taasavamise kaudu.

3. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et hoida marsruudi lennuliiklusteenuste osutamise korraldus lahus CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamisest ning et artikli 25 lõikes 3 osutatud raamatupidamisarvestuse eristamist käsitlev nõue oleks täidetud.

4. CNS-, AIS-, ADS-, MET- või terminali lennuliiklusteenuse osutaja võib valida liikmesriigis teenuseid osutama üksnes juhul, kui:

a) ta on artikli 6 lõigete 1 ja 2 kohaselt sertifitseeritud;

b) tema peamine äritegevuse koht asub liikmesriigi territooriumil;

c) liikmesriigile või liikmesriigi kodanikele kuulub rohkem kui 50 % teenuseosutajast ja nad omavad selle üle tõhusat otsest või kaudset kontrolli kas ühe või mitme vaheettevõtte kaudu, välja arvatud juhul, kui see on sätestatud kolmanda riigiga sõlmitud lepingus, mille üks osaline on liit, ning

d) asjaomane teenuseosutaja vastab riikliku julgeoleku ja riigikaitsega seotud nõuetele.

5. Artikleid 14, 17 ja 19–22 ei kohaldata terminali lennuliiklusteenuse osutajate suhtes, kes on määratud hankemenetluse tulemusel vastavalt lõike 1 teisele ja kolmandale lõigule. Need terminali lennuliiklusteenuse osutajad esitavad andmeid lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kohta sellistes põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus, riiklikule järelevalveasutusele ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile järelevalve eesmärgil.

6. Riiklikud järelevalveasutused tagavad, et lennuliiklusteenuse osutajate ja lennujaamade käitajate hankimine, nagu on osutatud lõikes 1, toimub vastab lõikele 2, ning kohaldavad vajaduse korral parandusmeetmeid. Terminali lennuliiklusteenuste korral peavad nad heaks kiitma terminali lennuliiklusteenuste tehnilise kirjelduse, mis hõlmab teenuse kvaliteeti käsitlevaid nõudeid. Riiklikud järelevalveasutused pöörduvad konkurentsieeskirjade kohaldamisega seotud küsimustes nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklis 11 osutatud riikliku konkurentsiasutuse poole.“

(50) Lisatakse uus artikkel 9, mille pealkiri on „Ühiste teabeteenuste osutamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Ühiste teabeteenuste osutamise korral peavad levitatavad andmed olema piisavalt terviklikud ja kvaliteetsed, et võimaldada ohutult osutada mehitamata õhusõidukite liikluse juhtimise teenuseid.

2. Ühiste teabeteenuste hind põhineb asjaomase teenuse osutamise püsi- ja muutuvkuludel ning võib hõlmata ka hinnalisandit, mis kajastab asjakohast riski ja tootluse vahelist tasakaalu.

Esimeses lõigus osutatud kulud esitatakse raamatupidamisarvestuses, mida peetakse eraldi asjaomase ettevõtja muu tegevusega seotud raamatupidamisarvestusest, ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

3. Ühise teabeteenuse osutaja kehtestab hinna vastavalt lõikele 2, lähtudes asjaomase riikliku järelevalveasutuse hinnangust ja heakskiidust.

4. Mis puutub lendudesse konkreetsetes õhuruumis, mille liikmesriigid on määranud mehitamata õhusõidukite käitamiseks, siis tehakse asjakohased operatiivandmed aeronavigatsiooniteenuse osutajate poolt reaalselt kättesaadavaks. Ühise teabeteenuse osutajad kasutavad neid andmeid üksnes enda osutatavate teenustega seotud operatiivsetel eesmärkidel. Vajalikud operatiivandmed tehakse kättesaadavaks ühise teabeteenuse osutajatele kedagi diskrimineerimata ning ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitika huve.

Sellistele andmetele juurdepääsu hinnad põhinevad andmete kättesaadavaks tegemise piirkulul.“

(51) Artikkel 11 nummerdatakse ümber artikliks 10 ja seda muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Selleks et parandada aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust ja võrgufunktsioone ühtses Euroopa taevas, kohaldatakse vastavalt käesolevale artiklile ning artiklitele 11–18 aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks tulemuslikkuse kava.“;

(b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„Tulemuslikkuse kava rakendatakse võrdlusperioodidel, mis hõlmavad minimaalselt kahte aastat ja maksimaalselt viit aastat. Tulemuslikkuse kava sisaldab järgmist:

- a) kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid põhilistes tulemusvaldkondades, nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus iga võrdlusperioodi kohta;
- b) tulemuslikkuse kavad, sealhulgas siduvad tulemuseesmärgid punktis a märgitud põhilistes tulemusvaldkondades iga võrdlusperioodi kohta;
- c) tulemuslikkuse perioodiline läbivaatamine, järelevalve ja võrdlusuuringud põhilistes tulemusvaldkondades nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

Komisjon võib lisada täiendavaid põhilisi tulemusvaldkondi tulemuseesmärkide seadmise või järelevalve eesmärgil, kui see on vajalik tulemuslikkuse parandamiseks.“;

(c) lõiked 3–6 ja lõige 8 jäetakse välja;

(d) lõige 7 nummerdatakse ümber lõikeks 3 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Lõike 2 punktid a, b ja c põhinevad järgmisel:

- a) kõikidelt asjaomastelt pooltelt, sealhulgas aeronavigatsiooniteenuse osutajatelt, õhuruumi kasutajatelt, lennujaamade käitajatelt, lennujaamade koordinaatoritelt, riiklikelt järelevalveasutustelt, riiklikelt pädevatelt asutustelt, liikmesriikidelt, ametilt, võrgu haldajalt ja Eurocontrolilt aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkust käsitlevate asjakohaste andmete kogumine, kontroll, analüüs, hindamine ja levitamine;
- b) põhilised tulemusnäitajad eesmärkide seadmiseks keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades;
- c) näitajad tulemuslikkuse jälgimiseks keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades;

- d) *metoodika tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide väljatöötamiseks aeronavigatsiooniteenuste jaoks ning metoodika tulemuslikkuse kava ja tulemuseesmärkide väljatöötamiseks võrgu funktsioonide jaoks;*
- e) *tulemuslikkuse kavade projektide ning aeronavigatsiooniteenuste ja võrgu funktsioonide eesmärkide hindamine;*
- f) *tulemuslikkuse kavade järelevalve, sealhulgas asjakohased häiremehhanismid tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide läbivaatamiseks ning kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide läbivaatamiseks võrdlusperioodi jooksul;*
- g) *aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusuuring;*
- h) *stimuleerimiskavad, sealhulgas negatiivsed rahalised stiimulid, mida kohaldatakse juhul, kui lennuliiklusteenuse osutaja ei järgi võrdlusperioodi jooksul asjaomaseid siduvaid tulemuseesmärke või kui ta ei ole rakendanud artiklis 35 osutatud asjakohaseid ühisprojekte. Selliste negatiivsete rahaliste stiimulite puhul võetakse eelkõige arvesse selle teenuseosutaja pakutavate teenuste kvaliteedi halvenemist seetõttu, et ta ei järgi tulemuseesmärke või ei rakenda ühisprojekte, ning nende mõju võrgule;*
- i) *riskijagamissüsteemid liikluse ja kulude puhul;*
- j) *eesmärkide seadmise, tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide hindamise, järelevalve ja võrdlusuuringute ajakavad;*
- k) *metoodika marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste ühiste kulude jaotamiseks kahe teenusekategoria vahel;*
- l) *mehhanismid, et tegeleda ettenägematute ja oluliste sündmustega, millel on suur mõju tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamisele.“*

(52) Lisatakse uus artikkel 11, mille pealkiri on „Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Komisjon võtab vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste jaoks sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus iga võrdlusperioodi kohta kooskõlas artikli 37 lõikes 2 ning käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud nõuandemenetlusega. Komisjon võib kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega määrata kindlaks täiendavad lähteväärtused, jaotusväärtused või võrdlusrühmad, et võimaldada tulemuslikkuse kavade projektide hindamist ja heakskiitmist vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kriteeriumidele.

2. Lõikes 1 osutatud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid määratakse kindlaks järgmiste oluliste kriteeriumide alusel:

- a) *need aitavad järk-järgult ja jätkuvalt suurendada aeronavigatsiooniteenuste operatiivset ja majanduslikku tulemuslikkust;*
- b) *need on realistlikud ja neid on võimalik saavutada asjaomase võrdlusperioodi jooksul, edendades samal ajal pikemaajalist struktuurset ja tehnoloogilist arengut, mis võimaldab aeronavigatsiooniteenuste tõhusat, jätkusuutlikku ja vastupidavat osutamist.*

3. Selleks et valmistada ette oma otsuseid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kohta, kogub komisjon sidusrühmadelt vajalikku teavet. Komisjoni nõudmise korral abistab

tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet komisjoni nende otsuste analüüsimisel ja ettevalmistamisel, esitades oma arvamuse.“

(53) Artikkel 12 jäetakse välja.

(54) Artikkel 13 nummerdatakse ümber artikliks 19 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Ilma et see piiraks liikmesriikide võimalust rahastada käesoleva artikliga hõlmatud lennuliiklusteenuste osutamist riiklikest vahenditest, määratakse õhuruumi kasutajate jaoks kindlaks aeronavigatsiooniteenuste tasud, kehtestatakse need ja nõutakse need sisse.

2. Tasud põhinevad lennuliiklusteenuse osutajate kuludel, mis tulenevad õhuruumi kasutajatele vajalike teenuste osutamisest ja asjakohaste funktsioonide täitmisest kindlaksmääratud võrdlusperioodidel, nagu on määratletud artikli 10 lõikes 2. Need tasud võivad hõlmata mõistlikku aktivatulu, et aidata kaasa kapitali vajalikule suurendamisele.

3. Maksudega soodustatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ning tulemuslikkuse eesmärgid ja nendega soodustatakse teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju.

4. Õhuruumi kasutajatele kehtestatud tasudest saadav tulu võib lennuliiklusteenuse osutajatele tekitada rahalise ülejäägi või kahjumi, mis tuleneb artikli 10 lõike 3 punktis h osutatud stimuleerimiskavade ja artikli 10 lõike 3 punktis i osutatud riskijagamismehhanismide kohaldamisest.

5. Käesoleva artikli kohaselt õhuruumi kasutajatele kehtestatud tasudest saadud tulu ei kasutata selliste teenuste rahastamiseks, mida osutatakse turutingimustel kooskõlas artikliga 8.

6. Määratud lennuliiklusteenuseosutajate kindlaksmääratud kulusid, tegelikke kulusid ja tulusid käsitlevad finantsandmed esitatakse riiklikele järelevalveasutustele ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.“

(55) Artikkel 14 nummerdatakse ümber artikliks 24. Artikli pealkiri asendatakse tekstiga „Tulemuslikkuse kavale ja tasusüsteemile vastavuse kontroll“ ja artikkel sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Komisjon kontrollib regulaarselt lennuliiklusteenuse osutajate ja liikmesriikide vastavust artiklite 10–17 ja 19–22 nõuetele ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktide (olenevalt asjaoludest) nõuetele. Enne meetmete võtmist konsulteerib komisjon tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ametiga ja riiklike järelevalveasutustega.

2. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet korraldab ühe või enama liikmesriigi, riikliku järelevalveasutuse või komisjoni taotluse korral uurimise lõikes 1 osutatud nõuete mis tahes mittejärgimise kohta. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet saab teavet sellise nõuete mittejärgimise kohta, võib ta alustada omal algatusel uurimist. Uurimine tuleb lõpule viia nelja kuu jooksul pärast taotluse saamist ja asjaomase liikmesriigi, asjaomase riikliku järelevalveasutuse ning asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja seisukohtade ärakuulamist. Ilma et see piiraks artikli 41 lõike 1 kohaldamist, jagab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet uurimistulemusi asjaomaste liikmesriikidega, asjaomaste lennuliiklusteenuse osutajatega ja komisjoniga.

3. Komisjon võib esitada arvamuse selle kohta, kas liikmesriigid ja/või lennuliiklusteenuse osutajad on järginud artiklite 10–17, 19–22 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktide nõudeid ning teavitab sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike ja asjaomast lennuliiklusteenuse osutajat.“

(56) Artikkel 15 nummerdatakse ümber artikliks 35 (muudetud ettepaneku V peatükis) ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Komisjon võib luua ühisprojekte, et rakendada Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava käitamis põhimõtete olulisi muudatusi, mis mõjutavad kogu võrku.

2. Lisaks võib komisjon kehtestada ühisprojektide ja nende rakendamise juhtimismehhanismid.

3. Ühisprojektid võivad olla kõlblikud liidu rahastamise saamiseks. Sel eesmärgil ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust otsustada oma rahaliste vahendite kasutamise üle, viib komisjon läbi sõltumatu tasuvusanalüüsi ning konsulteerib asjakohaselt liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega vastavalt artiklile 10, uurides põhjalikult kõiki sobivaid vahendeid, millest rahastada ühisprojektide rakendamist.

4. Komisjon kehtestab lõigetes 1 ja 2 osutatud ühisprojektid ning juhtimismehhanismid artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt vastu võetud rakendusaktidega.“

(57) Artikkel 16 jäetakse välja.

(58) Artikkel 17 asendatakse artiklitega 26 ja 27 (muudetud ettepaneku IV peatükis) ja nende tekst on järgmine:

„Artikkel 26

Võrgu funktsioonid

1. Lennuliikluse korraldamise võrgu funktsioonidega tagatakse, et õhuruumi ning piiratud ressursse kasutatakse kestlikult ja tulemuslikult. Lisaks tagatakse nende funktsioonidega, et õhuruumi kasutajad saavad lennata keskkonna seisukohast kõige optimaalsetel marsruutidel, võimaldades samal ajal maksimaalset juurdepääsu õhuruumile ja aeronavigatsiooniteenustele. Lõigetes 2 ja 3 loetletud võrgufunktsioonid toetavad kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide täitmist ja põhinevad operatiivvajadustel.

2. Lisaks hõlmavad lõikes 1 osutatud võrgufunktsioonid järgmist:

a) Euroopa õhuruumi struktuuride kavandamine ja haldamine;

b) lennuliiklusvoogude juhtimine;

c) piiratud ressursside koordineerimine üldise lennuliikluse kasutatavates lennusedusalades, eriti raadiosagedustel ning radari transpondri koodide koordineerimine ja jaotamine.

3. Lisaks hõlmavad lõikes 1 osutatud võrgufunktsioonid järgmist:

- a) õhuruumi optimaalne kavandamine võrgu tarbeks ja lihtsustatud korra väljatöötamine lennuliiklusteenuste osutamise delegeerimiseks koostöös lennuliiklusteenuse osutajate ning liikmesriikide ametiasutustega;
- b) lennujuhtimisvõimekuse haldamine võrgus, nagu on kindlaks määratud võrgu siduvas operatiivkavas;
- c) koordineerimis- ja tugifunktsiooni pakkumine võrgu tegevuses tekkinud kriisiolukorras;
- d) lennuliiklusvoogude ja läbilaskevõime juhtimine;
- e) Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgus taristu kasutuselevõtuga seotud tegevuse kavandamise, järelevalve ja koordineerimise juhtimine kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, võttes arvesse käitamisevajadusi vajadusi ja nendega seotud käitamismenetlusi;
- f) Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu toimimise järelevalve.

4. Lõigetes 2 ja 3 loetletud funktsioonidega ei kaasne üldiste siduvate meetmete vastuvõtmine ega poliitilise hinnangu andmine. Funktsioone täidetakse kooskõlastatult sõjaväevõimudega vastavalt kokkulepitud korrale, mis näeb ette õhuruumi paindliku kasutamise.

5. Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas artikliga 36 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmiseks, et lisada lõigetes 2 ja 3 osutatud funktsioonidele uusi funktsioone, kui see on vajalik võrgu paremaks toimimiseks ja selle tulemuslikkuse parandamiseks.

Artikkel 27

Võrgu haldaja

1. Artiklis 26 osutatud eesmärkide saavutamiseks peab komisjon, keda vajaduse korral toetab amet, tagama, et võrgu haldaja aitaks lõikes 4 osutatud ülesandeid täites rakendada artiklis 26 sätestatud võrgufunktsioone.

2. Komisjon võib määrata mõne erapooletu ja pädeva organi, kes täidaks võrgu haldaja ülesandeid. Selleks võtab komisjon vastu rakendusakti kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Asjaomane määramisotsus sisaldab määramise tingimusi, sealhulgas võrgu haldaja rahastamisega seotud tingimusi.

3. Võrgu haldaja ülesandeid täidetakse sõltumatult, erapooletult ja kulutõhusalt. Ülesannetega tegeletakse asjakohaselt, hoides lahus teenuste osutamise ja regulatsiooni vastutusvaldkonnad, kui võrgu haldajaks määratud pädev asutus täidab ka reguleerivat funktsiooni. Võrgu haldaja võtab oma ülesandeid täites arvesse kogu lennuliikluse korraldamise võrgu vajadusi ja kaasab täielikult õhuruumi kasutajad, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennuväljade käitajad ning sõjaväe.

4. Võrgu haldaja aitab rakendada võrgu funktsioone, kasutades tugimeetmeid, mille eesmärk on võrgu ohutu ja tulemuslik kavandamine ning toimimine tava- ja kriisitingimustes, ning meetmeid, mille eesmärk on pidevalt parandada ühtse Euroopa taevas võrgu toimimist ja võrgu üldist tulemuslikkust, eelkõige seoses tulemuslikkuse kava rakendamisega. Võrgu haldaja võtab oma tegevuses arvesse vajadust integreerida lennujaamad täielikult võrgustikku.

5. Võrgu haldaja ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet teevad tihedat koostööd tagamaks, et artiklis 10 osutatud tulemuseesmärgid kajastuksid asjakohaselt läbilaskevõimes, mille konkreetsed aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad saavutama ja milles võrgu haldaja ja kõnealused aeronavigatsiooniteenuse osutajad on võrgu operatiivkava raames kokku leppinud.

6. Võrgu haldaja teeb järgmist:

a) määrab kindlaks konkreetsed meetmed selleks, et rakendada võrgu funktsioone ja toetada siduva võrgu operatiivkava tõhusat rakendamist ning siduvate tulemuseesmärkide saavutamist;

b) nõustab komisjoni ja esitab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile asjakohast teavet lennuliikluse korraldamise võrgu taristu kasutuselevõtu kohta kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, eelkõige selleks, et teha kindlaks võrgu jaoks vajalikud investeeringud.

7. Võrgu haldaja kasutab otsuste tegemisel ühisotsustamismenetlust. Ühisotsustamismenetluses osalejad teevad kõik, mis võimalik, et parandada võrgu toimimist ja tulemuslikkust. Ühisotsustamismenetluse käigus peetakse eelkõige silmas võrgu huve.

8. Komisjon kehtestab artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt vastu võetud rakendusaktidega üksikasjalikud eeskirjad võrgu funktsioonide täitmise, võrgu haldaja ülesannete ning juhtimismehhanismide, sealhulgas otsustamismenetluse ja kriisijuhtimise kohta.

9. Muude õhuruumi struktuuride kavandamise aspektidega kui need, millele on osutatud artikli 26 lõigetes 2 ja 3, tegelevad liikmesriigid. Seda tehes võtavad liikmesriigid arvesse lennuliikluse vajadusi, hooajalisust ning lennuliikluse ja tulemuslikkuse kavade keerukust. Enne nende aspektide üle otsustamist konsulteerivad nad asjaomaste õhuruumi kasutajatega või rühmadega, kes esindavad selliseid õhuruumi kasutajaid ja vajaduse korral sõjaväevõime.“

(59) Artikkel 18 jäetakse välja.

(60) Artikkel 19 nummerdatakse ümber artikliks 29 (muudetud ettepaneku IV peatükis). Esimene lause asendatakse järgmisega:

„Lennuliiklusteenuse osutajad loovad konsultatsioonimehhanismi, et pidada nõu asjaomaste õhuruumikasutajate ja lennuväljakäitajatega kõikides tähtsamates teenuseosutamisega seotud küsimustes, mis muu hulgas hõlmavad õhuruumi konfiguratsioonide vajalikke muudatusi või strateegilisi investeeringuid, millel on asjakohane mõju lennuliikluse korraldamisele ning aeronavigatsiooniteenuse osutamisele ja/või tasudele.“;

neljandas lauses asendatakse viide artikli 27 lõikele 3 viitega artikli 37 lõikele 3.

(61) Artikkel 20 nummerdatakse ümber artikliks 30 (muudetud ettepaneku IV peatükis) ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid võtavad ühise transpordipoliitika raames vajalikud meetmed tagamaks, et pädevad tsiviil- ja sõjaväevõimud sõlmivad seoses konkreetsete õhuruumiosade haldamisega

kirjalikud lepingud või samaväärsed õiguslikud kokkulepped või uuendavad neid, ning teavitavad sellest komisjoni.“

- (62) Artikkel 21 nummerdatakse ümber artikliks 25, selle pealkiri asendatakse tekstiga „*Aeronavigatsiooniteenuse osutajate raamatupidamise läbipaistvus*“ ja selle tekst sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, olenemata nende omandivormist või õiguslikust struktuurist, koostavad ja avaldavad igal aastal oma finantsaruanded. Need aruanded vastavad rahvusvahelistele raamatupidamisstandarditele, mille liit on kasutusele võtnud. Kui aeronavigatsiooniteenuse teenuse osutaja õigusliku staatuse tõttu ei ole rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite täielik järgimine võimalik, peab teenuseosutaja saavutama vastavuse võimalikult suures osas. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad avaldavad aastaaruande ning sõltumatu audiitor kontrollib käesolevas lõikes osutatud aruandeid regulaarselt.

2. Riiklikul järelevalveasutusel ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseval ametil on õigus juurdepääsuks tema järelevalve alla kuuluvate aeronavigatsiooniteenuse osutajate raamatupidamisarvestusele. Liikmesriigid võivad otsustada anda muudele järelevalveasutustele juurdepääsu kõnealusele raamatupidamisarvestusele.

3. Selleks et vältida diskrimineerimist, ristsubsideerimist ja konkurentsi moonutamist, peavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad oma siseraamatupidamises eraldi arvestust iga aeronavigatsiooniteenuse kohta, nagu neilt võidakse nõuda juhul, kui kõnealuseid teenuseid osutaksid erinevad ettevõtjad. Lisaks peab aeronavigatsiooniteenuse osutaja iga toimingu kohta eraldi arvestust järgmistel juhtudel:

a) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid, mis on hangitud vastavalt artikli 8 lõikele 1 ja aeronavigatsiooniteenuseid, mida see säte ei hõlma;

b) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid ja teeb igasuguseid muid toiminguid, sealhulgas osutab ühiseid teabeteenuseid;

c) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid liidus ja kolmandates riikides.

Aeronavigatsiooniteenuste osutamisega seotud kindlaksmääratud kulud, tegelikud kulud ja tulud jagatakse personalikuludeks, muudeks tegevuskuludeks kui personalikulud, amortisatsioonikuludeks, kapitalikuludeks, tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstud lõivude ja tasudega seonduvateks kuludeks ning erakorralisteks kuludeks ja tehakse avalikkusele kättesaadavaks, tingimusel et konfidentsiaalne teave on kaitstud.

4. Tulusid ja kulusid käsitlevaid finantsandmeid, millest on teatatud vastavalt artikli 19 lõikele 6, ning muud ühikumäärade arvutamisel asjakohast teavet kontrollib või need kinnitab riiklik järelevalveasutus või asjaomasest aeronavigatsiooniteenuse osutajast sõltumatu üksus, kelle riiklik järelevalveasutus on heaks kiitnud. Auditi järeldused tehakse avalikkusele kättesaadavaks.“

- (63) Artikkel 22 nummerdatakse ümber artikliks 31 (muudetud ettepaneku IV peatükk). Artikli pealkiri asendatakse järgmisega: „*Üldise lennuliikluse operatiivandmete kättesaadavus ja neile juurdepääs*“ ning artikkel sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Üldise lennuliikluse puhul teevad kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja võrgu haldaja asjaomased operatiivandmed kättesaadavaks reaalajas, kedagi diskrimineerimata ning ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitika huvi kaitsmist, sealhulgas piiriülesel ja kogu liitu hõlmaval tasandil. Sellisest andmete kättesaadavaks tegemisest saavad kasu sertifitseeritud või deklaratsiooni esitanud lennuliiklusteenuseosutajad, üksused, kellel on tõendatud huvi kaaluda aeronavigatsiooniteenuste osutamist, ning õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja võrgu haldaja. Andmeid kasutatakse üksnes operatiivsetel eesmärkidel.

2. Lõikes 1 osutatud teenuse hinnad põhinevad andmete kättesaadavaks tegemise piirkulul.

3. Lõikes 1 osutatud juurdepääs asjakohastele operatiivandmetele antakse ohutusjärelvalve, tulemuslikkuse järelvalve ja võrgu järelvalve eest vastutavatele asutustele, sealhulgas ametile.

4. Komisjon võib kehtestada üksikasjalikud nõuded andmete kättesaadavaks tegemise ja neile juurdepääsu kohta kooskõlas lõigetega 1 ja 3 ning lõikes 2 osutatud meetodika hindade kindlaksmääramiseks. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“

(64) Lisatakse uus artikkel 12, mille pealkiri on „Marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste liigitus“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Enne iga võrdlusperioodi algust teatab iga liikmesriik komisjonile, milliseid aeronavigatsiooniteenuseid ta kavatseb oma vastutusalasse kuuluvas õhuruumis kõnealusel perioodil osutada, liigitades need vastavalt marsruudi aeronavigatsiooniteenusteks ja terminali aeronavigatsiooniteenusteks. Samal ajal teavitab iga liikmesriik komisjoni määratud lennuliiklusteenuseosutajatest, kes osutavad asjaomaseid marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid ja terminali aeronavigatsiooniteenuseid.

2. Komisjon võtab aegsasti enne asjaomase võrdlusperioodi algust vastu igale liikmesriigile adresseeritud rakendusotsused selle kohta, kas asjaomaste teenuste kavandatav liigitus vastab artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele. Komisjoni nõudmise korral abistab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet komisjoni nende otsuste analüüsimisel ja ettevalmistamisel, esitades oma arvamuse.

3. Kui lõike 2 alusel vastu võetud otsuses leitakse, et kavandatav liigitus ei vasta artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele, esitab asjaomane liikmesriik seda otsust arvesse võttes uue teate, mille tingimused vastavad kõnealustele kriteeriumidele. Komisjon võtab selle teate kohta vastu otsuse kooskõlas lõikega 2.

4. Asjaomased määratud lennuliiklusteenuseosutajad lähtuvad oma marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuseid käsitlevate tulemuslikkuse kavade projektide puhul liigitustest, mille kohta komisjon on kindlaks teinud, et need vastavad artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet lähtub samadest liigitustest, kui ta hindab kulude jaotamist marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel artikli 13 lõike 3 alusel.“

(65) Lisatakse uus artikkel 13, mille pealkiri on „Määratud lennuliiklusteenuseosutajate tulemuslikkuse kavad ja tulemuseesmärgid seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutamisega“ ning mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Marsruudi lennuliiklusteenuste osutamiseks määratud lennuliiklusteenuseosutajad võtavad igaks võrdlusperioodiks vastu tulemuslikkuse kavade seoses kõigi marsruudi lennuliiklusteenustega, mida nad osutavad ning vajaduse korral hangivad teistelt teenuseosutajatelt.

Tulemuslikkuse kavade projektid võetakse vastu pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. Need sisaldavad marsruudi lennuliiklusteenuste tulemuseesmärke, mis on kindlaks määratud sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ning mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Tulemuslikkuse kava projektides võetakse arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava. Tulemuslikkuse kava projektid tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

2. Lõikes 1 osutatud marsruudi lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad võrgu haldaja esitatud asjakohast teavet. Enne kõnealuste kavade projektide vastuvõtmist konsulteerivad määratud lennuliiklusteenuseosutajad õhuruumi kasutajate esindajatega ning vajaduse korral sõjaväevõimude, lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad esitavad kõnealused kavade ka nende sertifitseerimise eest vastutavale liikmesriigi pädevale asutusele, kes kontrollib vastavust määrusele (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.

3. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis on kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kõigis põhilistes tulemuslikkuse valdkondades ja vastavad kolmandas lõigus sätestatud lisatingimustele.

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuse tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega tehakse kindlaks järgmiste kriteeriumide alusel:

a) kui jaotusväärtused on kehtestatud kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, siis tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide võrdlus nende jaotusväärtustega;

b) hinnangu andmine tulemuslikkuse suurenemisele nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

c) asjaomase lennuliiklusteenuseosutaja kavandatud tulemuslikkuse taseme võrdlus teiste samasse võrdlusrühma kuuluvate lennuliiklusteenuseosutajate kavandatud tulemuslikkuse tasemega.

Lisaks peab tulemuslikkuse kava projekt vastama järgmistele tingimustele:

a) põhieeldused, millele tuginetakse eesmärkide seadmisel, ja kavandatavad meetmed eesmärkide saavutamiseks võrdlusperioodi jooksul, sealhulgas kasutatud lähteväärtused, liiklusprognosid ja majanduslikud eeldused, peavad olema täpsed, piisavad ja sidusad;

b) tulemuslikkuse kava projekt peab olema täielik nii andmete kui ka lisamaterjalide osas;

c) tasude kulubaas peab vastama artiklis 20 sätestatud nõuetele.

4. Kulude jaotamist marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel hindab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet, lähtudes artikli 10 lõike 3 punktis k osutatud metoodikast ning komisjoni poolt artikli 12 kohaselt hinnatud eri teenuste liigitusest.

5. Lõikes 1 osutatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid, sealhulgas vajaduse korral kulude jaotus marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel, esitatakse tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile hindamiseks ning heakskiitmiseks.

6. Kui määratud lennuliiklusteenuseosutaja osutab nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid, hindab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet kõigepealt kulude jaotust asjaomaste teenuste vahel kooskõlas lõikega 4.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et kulude jaotus ei vasta lõikes 4 osutatud metoodikale või liigitusele, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuseosutaja uue tulemuslikkuse kava projekti, mis on kooskõlas selle metoodika ja liigitusega.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et kulude jaotus vastab eespool osutatud metoodikale ja liigitusele, teeb ta selle kohta otsuse, teavitades asjaomast määratud lennuliiklusteenuseosutajat ja riiklikku järelevalveasutust. Riiklik järelevalveasutus peab järgima selle otsuse järeldusi seoses kulude jaotusega, kui ta hindab artiklis 14 osutatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kava projekti.

7. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet hindab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmäärke ja tulemuslikkuse kavasid vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui kohaldatakse lõiget 6, siis toimub see hindamine pärast seda, kui on tehtud otsus kulude jaotamise kohta vastavalt lõike 6 neljandale lõigule.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab ta selle heaks.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et üks või mitu marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärki ei vasta kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või tulemuslikkuse kava ei vasta lõikes 3 sätestatud lisatingimustele, ei anna ta heakskiitu.

8. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet ei ole tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikele 7 heaks kiitnud, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuseosutaja läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti, sealhulgas vajaduse korral läbivaadatud eesmärgid.

9. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet hindab lõikes 8 osutatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet selle heaks.

Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt ei vasta nendele kriteeriumidele ja tingimustele, siis ei kiida tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet seda heaks ja nõuab, et määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitaks tulemuslikkuse kava lõpliku projekti.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks, sest see sisaldab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, kehtestab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale tulemuseesmärgid kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võttes arvesse lõikes 7 osutatud otsuses tehtud järeldusi. Asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt peab sisaldama tulemuseesmärke, mille tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on sel viisil kehtestanud, sealhulgas meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks üksnes põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mis on esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mille puhul on tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet teinud kindlaks, et need on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti arvates täidetud.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks põhjusel, et see sisaldab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning lisaks põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mille on kehtestanud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet vastavalt kolmandale lõigule, meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti arvates täidetud.

10. Asjaomased lennuliiklusteenuse osutajad võtavad tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti heaks kiidetud tulemuslikkuse kava projektid lõplike kavadena vastu ja need tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

11. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet annab artikli 18 kohaselt vastu võetavates rakendusaktides osutatud tähtaegade jooksul korrapäraselt välja aruandeid, milles käsitletakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja võrgu funktsioonide tulemuslikkuse järelevalvet, sealhulgas viib korrapäraselt läbi hindamisi kogu ELi hõlmavate marsruudi tulemuseesmärkide ja lennuliiklusteenuse osutajate jaoks seatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärkide saavutamise kohta, ning teeb nende hinnangute tulemused avalikkusele kättesaadavaks.

Määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitab teavet ja andmeid, mida on vaja aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalveks. Need hõlmavad tegelike kulude ja tuludega seotud teavet ja andmeid. Kui tulemuseesmärke ei täideta või tulemuslikkuse kava ei ole nõuetekohaselt rakendatud, annab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet välja otsused, milles nõutakse lennuliiklusteenuse osutajatelt parandusmeetmete võtmist. Parandusmeetmed võivad hõlmata, kui see on objektiivselt vajalik, nõuet, et lennuliiklusteenuse osutaja delegerib asjaomaste teenuste osutamise teisele lennuliiklusteenuse osutajale. Kui tulemuseesmärke jätkuvalt ei täideta või tulemuslikkuse kava rakendatakse jätkuvalt nõuetele mittevastavalt või kehtestatud parandusmeetmeid ei võeta või neid ei kohaldata nõuetele vastavalt, viib tulemuslikkuse hindamise asutusena

tegutsev amet läbi uurimise ja esitab komisjonile arvamuse kooskõlas artikli 24 lõikega 2. Komisjon võib võtta meetmeid vastavalt artikli 24 lõikele 3.“

(66) Lisatakse uus artikkel 14, mille pealkiri on „Määratud lennuliiklusteenuseosutajate tulemuslikkuse kavad ja tulemuseesmärgid seoses terminali aeronavigatsiooniteenuste osutamisega“ ning mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Terminali lennuliiklusteenuste osutamiseks määratud lennuliiklusteenuseosutajad võtavad igaks võrdlusperioodiks vastu tulemuslikkuse kavad seoses kõigi terminali lennuliiklusteenustega, mida nad osutavad ning vajaduse korral hangivad teistelt teenuseosutajatelt.

Tulemuslikkuse kavade projektid võetakse vastu pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. Need sisaldavad terminali lennuliiklusteenuste tulemuseesmärke, mis on kindlaks määratus sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ning mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Tulemuslikkuse kava projektides võetakse arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava. Tulemuslikkuse kava projektid tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

2. Lõikes 1 osutatud terminali lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad võrgu haldaja esitatud asjakohast teavet. Enne kõnealuste kavade projektide vastuvõtmist konsulteerivad määratud lennuliiklusteenuseosutajad õhuruumi kasutajate esindajatega ning vajaduse korral sõjaväevõimude, lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad esitavad kõnealused kavad ka nende sertifitseerimise eest vastutavale riiklikule pädevale asutusele, kes kontrollib vastavust määrusele (EL) 2018/1139 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.

3. Terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis on kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kõigis põhilistes tulemuslikkuse valdkondades ja vastavad kolmandas lõigus sätestatud lisatingimustele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuse tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega tehakse kindlaks järgmiste kriteeriumide alusel:

a) kui jaotusväärtused on kehtestatud kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, siis tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide võrdlus nende jaotusväärtustega;

b) hinnangu andmine tulemuslikkuse suurenemisele nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

c) asjaomase lennuliiklusteenuseosutaja kavandatud tulemuslikkuse taseme võrdlus teiste samasse võrdlusrühma kuuluvate lennuliiklusteenuseosutajate kavandatud tulemuslikkuse tasemega.

Lisaks peab tulemuslikkuse kava projekt vastama järgmistele tingimustele:

a) põhieeldused, millele tuginetakse eesmärkide seadmisel, ja kavandatavad meetmed eesmärkide saavutamiseks võrdlusperioodi jooksul, sealhulgas kasutatud lähteväärtused, liiklusproгноosid ja majanduslikud eeldused, peavad olema täpsed, piisavad ja sidusad;

b) tulemuslikkuse kava projekt peab olema täielik nii andmete kui ka lisamaterjalide osas;

c) tasude kulubaas peab vastama artiklis 20 sätestatud nõuetele

4. Lõikes 1 osutatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid esitatakse riiklikule järelevalveasutusele hindamiseks ja heakskiitmiseks.

5. Nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid osutava määratud lennuliiklusteenuseosutaja puhul on riiklikule järelevalveasutusele esitatav terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kava projekt kava, mille kohta teeb tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet kulude jaotamist puudutava positiivse otsuse vastavalt artikli 13 lõike 6 kolmandale lõigule.

6. Riiklik järelevalveasutus hindab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke ja tulemuslikkuse kavasid vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui kohaldatakse lõiget 5, tugineb riiklik järelevalveasutus oma hinnangus tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti vastu võetud otsuses esitatud järeldustele kulude jaotuse kohta.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab ta selle heaks.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et üks või mitu terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärki ei vasta kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või tulemuslikkuse kava ei vasta lõikes 3 sätestatud lisatingimustele, ei anna ta heakskiitu.

7. Kui riiklik järelevalveasutus ei ole tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikele 6 heaks kiitnud, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuseosutaja läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti, sealhulgas vajaduse korral läbivaadatud eesmärgid.

8. Riiklik järelevalveasutus hindab lõikes 7 osutatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab riiklik järelevalveasutus selle heaks.

Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt ei vasta nendele kriteeriumidele ja tingimustele, siis ei kiida riiklik järelevalveasutus seda heaks ja nõuab, et määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitaks tulemuslikkuse kava lõpliku projekti.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks, sest see sisaldab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, kehtestab riiklik järelevalveasutus asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale tulemuseesmärgid kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võttes arvesse lõikes 6 osutatud otsuses tehtud järeldusi. Asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt peab sisaldama tulemuseesmärke, mille riiklik järelevalveasutus on sel viisil kehtestanud, sealhulgas meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks üksnes põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mis on esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mille puhul on riiklik järelevalveasutus teinud kindlaks, et need on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud riikliku järelevalveasutuse arvates täidetud.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks põhjusel, et see sisaldab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning ka põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mille on kehtestanud riiklik järelevalveasutus vastavalt kolmandale lõigule, meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud riikliku järelevalveasutuse arvates täidetud.

9. Asjaomased lennuliiklusteenuse osutajad võtavad riikliku järelevalveasutuse heaks kiidetud tulemuslikkuse kava projektid lõplike kavadena vastu ja need tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

10. Asjaomane riiklik järelevalveasutus annab korrapäraselt välja aruandeid, milles käsitletakse terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalvet, sealhulgas viib korrapäraselt läbi hindamisi lennuliiklusteenuse osutajate jaoks seatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärkide saavutamise kohta, ning teeb nende hinnangute tulemused avalikkusele kättesaadavaks.

Määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitab teavet ja andmeid, mida on vaja aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalveks. Need hõlmavad tegelike kulude ja tuludega seotud teavet ning andmeid.

Kui tulemuseesmärke ei täideta või tulemuslikkuse kava ei ole nõuetekohaselt rakendatud, annab riiklik järelevalveasutus välja otsused, milles nõutakse lennuliiklusteenuse osutajatelt parandusmeetmete võtmist. Parandusmeetmed võivad hõlmata, kui see on objektiivselt vajalik, nõuet, et lennuliiklusteenuse osutaja delegeerib asjaomaste teenuste osutamise teisele lennuliiklusteenuse osutajale. Kui tulemuseesmärke jätkuvalt ei täideta või tulemuslikkuse kava rakendatakse jätkuvalt nõuetele mittevastavalt või kehtestatud parandusmeetmeid ei võeta või neid ei kohaldata nõuetele vastavalt, laseb riiklik järelevalveasutus viia tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseval ametil läbi uurimise kooskõlas artikli 24 lõikega 2 ja komisjon võib võtta meetmeid kooskõlas artikli 24 lõikega 3.

11. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva artikliga riikliku järelevalveasutuse vastu võetud otsused kuuluvad kohtulikule läbivaatamisele.

12. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet täidab riikliku järelevalveasutuse ülesandeid kooskõlas artikli 3 lõikega 8, esitatakse terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile koos marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektidega. Kui amet on teinud otsuse kulude jaotuse kohta, nagu viidatud artikli 13 lõike 6 kolmandas lõigus, on see otsus talle terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektide hindamisel siduv.“

- (67) Lisatakse uus artikkel 15, mille pealkiri on „Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti roll seoses kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide järelevalvega terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet koostab korrapäraselt kogu ELi hõlmava ülevaate terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kohta ja selle kohta, kuidas see on seotud kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.

2. Lõikes 1 osutatud ülevaate koostamise eesmärgil teavitavad riiklikud järelevalveasutused tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevat ametit oma aruannetest, millele on osutatud artikli 14 lõikes 10, ja esitavad muu teabe, mida amet võib sel eesmärgil nõuda.“

- (68) Lisatakse uus artikkel 16, mille pealkiri on „Võrgu tulemuslikkuse kava“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Võrgu haldaja koostab iga võrdlusperioodi kohta võrgu tulemuslikkuse kava projekti seoses kõigi võrgu funktsioonidega, mida ta pakub.

Võrgu tulemuslikkuse kava projekt koostatakse pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. See sisaldab tulemuseesmärke põhilistes tulemusvaldkondades, nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

2. Võrgu tulemuslikkuse kava projekt esitatakse tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile ja komisjonile.

Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet esitab komisjoni taotluse korral komisjonile arvamuse võrgu tulemuslikkuse kava kohta, tuginedes järgmistele olulistele kriteeriumidele:

a) tulemuslikkuse suurenemise arvessevõtmine nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

b) võrgu tulemuslikkuse kava projekti täielikkus andmete ja lisamaterjalide osas.

Kui komisjon leiab, et võrgu tulemuslikkuse kava projekt on täielik ja kajastab piisavat tulemuslikkuse suurenemist, võtab ta võrgu tulemuslikkuse kava projekti lõpliku kavana vastu. Muul juhul võib komisjon lasta võrgu halduril esitada läbivaadatud võrgu tulemuslikkuse kava projekt“.

- (69) Lisatakse uus artikkel 17, mille pealkiri on „Tulemuseesmärkide ja tulemuslikkuse kavade läbivaatamine võrdlusperioodi jooksul“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Kui kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ei ole võrdlusperioodil enam piisavad, võttes arvesse oluliselt muutunud asjaolusid, ning kui eesmärkide läbivaatamine on vajalik ja proportsionaalne, vaatab komisjon kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbi. Sellise otsuse suhtes kohaldatakse artiklit 11. Pärast sellist läbivaatamist võtavad määratud lennuliiklusteenuseosutajad vastu uued tulemuslikkuse kava projektid, mille suhtes kohaldatakse artikleid 13 ja 14. Võrgu haldaja koostab uue võrgu tulemuslikkuse kava projekti, mille suhtes kohaldatakse artiklit 16.

2. Lõikes 1 osutatud otsus kogu ELi hõlmavate läbivaadatud tulemuseesmärkide kohta hõlmab üleminekusätteid ajavahemikuks, mis kestab seni, kuni hakatakse kohaldama lõplikke tulemuslikkuse kavasad, mis on võetud vastu kooskõlas artikli 13 lõikega 6 ja artikli 14 lõikega 6.

3. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad võivad taotleda tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevalt ametilt luba seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenustega või asjaomaselt riiklikult järelevalveasutuselt seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega, et vaadata üks või mitu tulemuseesmärki võrdlusperioodi jooksul läbi. Sellise taotluse võib esitada, kui on jõutud häiretasemeteni või kui määratud lennuliiklusteenuseosutajad tõendavad, et esialgsed andmed, eeldused ja põhjendused, millest tulemuseesmärkide seadmisel lähtuti, on muutunud olulisel määral ja püsivalt ebatäpseks asjaolude tõttu, mida polnud tulemuslikkuse kava vastuvõtmise ajal võimalik ette näha.

4. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet annab seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenustega või asjaomane riiklik järelevalveasutus seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale loa teha kavandatud läbivaatamine üksnes juhul, kui see on vajalik ja proportsionaalne ning kui läbivaadatud tulemuseesmärkidega tagatakse, et säilib kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Kui läbivaatamiseks on luba antud, võtab määratud lennuliiklusteenuseosutaja artiklites 13 ja 14 sätestatud korras vastu uued tulemuslikkuse kavade projektid.“

(70) Lisatakse uus artikkel 18, mille pealkiri on „Tulemuslikkuse kava rakendamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

Komisjon võtab tulemuslikkuse kava rakendamiseks vastu üksikasjalikud nõuded ja menetlused artikli 10 lõike 3 ning artiklite 11, 12, 13, 14, 15, 16 ja 17 suhtes, eelkõige seoses tulemuslikkuse kavade projektide väljatöötamisega, tulemuseesmärkide seadmisega, nende hindamise kriteeriumide ja tingimustega, marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste kulude jaotamise meetodikaga, tulemuslikkuse järelevalvega ning parandusmeetmete võtmisega. Need nõuded ja menetlused sätestatakse rakendusaktis, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“

(71) Lisatakse uus artikkel 20, mille pealkiri on „Tasude kulubaas“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tasude kulubaas hõlmab kindlaksmääratud kulusid, mis on seotud nende teenuste osutamisega asjaomases marsruudi aeronavigatsioonitasude ja terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas, nagu on kindlaks määratud artiklite 13 ja 14 kohaselt vastu võetud tulemuslikkuse kavades.

2. Lõikes 1 osutatud kindlaksmääratud kulud hõlmavad asjaomaste rajatiste ja teenustega seotud kulusid, kapitaliinvesteeringute ja varade amortisatsiooni asjakohaseid intressisummasid, samuti hooldus-, tegevus-, juhtimis- ja halduskulusid.

3. Lõikes 1 osutatud kindlaksmääratud kulud hõlmavad ka järgmisi kulusid:

a) kulud, mis tulenevad lennuliiklusteenuse osutajate poolt tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstavatest lõivudest ja tasudest;

b) kulud või kulude osad, mis on seotud riiklike järelevalveasutuste poolt lennuliiklusteenuse osutajate suhtes tehtavate järelevalve- ja sertifitseerimistoimingutega, välja arvatud juhul, kui liikmesriigid kasutavad selliste kulude katmiseks muid rahalisi vahendeid;

c) kulud, mis tulenevad lennuliiklusteenuste osutamisest ja võrgu funktsioonide täitmisest, sealhulgas võrgu haldajale usaldatud ülesannete täitmisest lennuliiklusteenuse osutaja poolt, välja arvatud juhul, kui liikmesriigid kasutavad nende kulude katmiseks muid rahalisi vahendeid.

4. Kindlaksmääratud kulude hulka ei kuulu kulud, mis on seotud liikmesriikide kehtestatud karistustega, millele on osutatud artiklis 42, ega artikli 13 lõikes 11 ja artikli 14 lõikes 10 osutatud mis tahes parandusmeetmetega seotud kulud.

5. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vaheline ristsubsideerimine ei ole lubatud. Kulud, mis on seotud nii marsruudi aeronavigatsiooniteenustega kui ka terminali aeronavigatsiooniteenustega, jaotatakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel proportsionaalselt, kasutades selleks läbipaistvat meetodikat. Ristsubsideerimine on lubatud erinevate aeronavigatsiooniteenuste vahel nende kahe kategooria raames ainult objektiivselt põhjendatud juhtudel, tingimusel et see on määratletud läbipaistval viisil vastavalt artikli 25 lõikele 3.

6. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad edastavad üksikasjaliku teabe oma kulubaasi kohta tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile, riiklikele järelevalveasutustele ja komisjonile. Selleks jaotatakse kulud vastavalt artikli 25 lõikes 3 osutatud raamatupidamisarvestusele ja tuuakse eraldi välja personalikulud, muud tegevuskulud kui personalikulud, amortisatsioonikulud, kapitalikulud, tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstud lõivudest ja tasudest tulenevad kulud ning erakorralised kulud⁴.

(72) Lisatakse uus artikkel 21, mille pealkiri on „Ühikumäärade kehtestamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Ühikumäärad kehtestatakse kalendriaastate kaupa iga tasude sissenõudmise piirkonna kohta, lähtudes kindlaksmääratud kuludest, tulemuslikkuse kavades esitatud liiklusproгноosidest, eelmiste aastate alusel kohaldatavatest korrektsioonidest ja muudest tuludest.

2. Riiklikud järelevalveasutused kehtestavad ühikumäärad pärast seda, kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on kontrollinud, et need vastavad artiklites 19 ja 20 ning käesolevas artiklis sätestatud nõuetele. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et ühikumäär ei vasta eespool nimetatud nõuetele, peab asjaomane riiklik järelevalveasutus ühikumäära vastavalt muutma. Kui ühikumäär ei vasta ka pärast muutmist eespool osutatud nõuetele, viib tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet läbi uurimise ja esitab komisjonile arvamuse vastavalt artikli 24 lõikele 2 ning komisjon võib võtta meetmeid vastavalt artikli 24 lõikele 3.

Kui ülekoormus põhjustab märkimisväärsed võrguprobleeme, sealhulgas keskkonnaga seotud tulemusnäitajate halvenemist, võib komisjon tasu kehtestamise eesmärgil võtta vastavalt artikli 37 lõikes 3 sätestatud kontrollimenetlusele vastu rakendusmääruse, millega kehtestatakse kogu ühtses Euroopa taeva õhuruumis marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ühtne ühikumäär ning selle kohaldamiseks vajalikud üksikasjalikud eeskirjad ja menetlused. Esimeses lõigus osutatud ühtne ühikumäär arvutatakse asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse

osutajate eri ühikumäärade kaalutud keskmise näitaja põhjal. Ühtse ühikumäära kohaldamisest saadav tulu jaotatakse ümber, et tagada asjaomaste lennuliiklusteenuse osutajate jaoks tuluneutraalsus.“

(73) Lisatakse uus artikkel 22, mille pealkiri on „Tasude kehtestamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Õhuruumi kasutajatelt nõutakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise eest tasu kedagi diskrimineerimata, võttes arvesse asjaomaste eri õhusõidukitüüpide suhtelist tootlikkust. Erinevatelt õhuruumikasutajatelt sama teenuse kasutamise eest tasu nõudmisel ei eristata kasutajaid kodakondsuse ega kategooria alusel.

2. Konkreetse lennu marsruudi aeronavigatsioonitasu konkreetses marsruudi aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas arvutatakse selle marsruudi aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ja kõnealuse lennuga seoses marsruudil osutatud teenuse ühikute põhjal. Tasu koosneb ühest või mitmest muutuvkomponendist, millest igaüks põhineb objektiivsetel teguritel.

3. Konkreetse lennu terminali aeronavigatsioonitasu konkreetses terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas arvutatakse selle terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ja kõnealuse lennuga seoses terminalis osutatud teenuse ühikute põhjal. Terminali aeronavigatsiooniteenuste tasu arvutamisel käsitatakse õhusõiduki saabumist ja lahkumist ühe lennuna. Tasu koosneb ühest või mitmest muutuvkomponendist, millest igaüks põhineb objektiivsetel teguritel.

4. Teatavad õhuruumikasutajad, eelkõige kergõhusõidukid ja riiklikud õhusõidukid, võidakse tasust vabastada, tingimusel et sellise vabastamisega kaasnevad kulud kaetakse muudest allikatest ja need ei jää teiste kasutajate kanda.

5. Tasusid kohandatakse, et julgustada aeronavigatsiooniteenuse osutajaid, lennujaamu ja õhuruumi kasutajaid toetama keskkonnaga seotud tulemusnäitajate või teenuste kvaliteedi parandamist, näiteks kasutama rohkem säästvaid alternatiivkütuseid, suurendama läbilaskevõimet, vähendama hilinemisi ja tagama kestliku arengu, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme, võttes eelkõige arvesse Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist. Kohandamine hõlmab rahalisi eeliseid või kaotusi ning ei mõjuta lennuliiklusteenuse osutajate tulusid.“

(74) Lisatakse uus artikkel 23, mille pealkiri on „Tasusüsteemi rakendamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„Komisjon võtab tasusüsteemi rakendamiseks vastu üksikasjalikud nõuded ja menetlused seoses artiklitega 19, 20, 21 ja 22, eelkõige kulubaasi ja kindlaksmääratud kulude, ühikumäärade kehtestamise, stimuleerimiskavade ja riskijagamissüsteemide ning tasude kohandamise osas. Need nõuded ja menetlused sätestatakse rakendusaktis, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“

Uus IV peatükk: Võrgu haldamine

(75) Lisatakse uus IV peatükk pealkirjaga „Võrgu haldamine“.

(76) Peatükk koosneb artiklitest 26–31.

- (77) Artiklite 26, 27, 29 ja 31 osas kohaldatakse eespool esitatud punkte 58, 60, 61 ja 63.
- (78) Uue artikli 28 pealkiri on „Võrgu haldaja raamatupidamise läbipaistvus“ ja kõnealune artikkel on sõnastatud järgmiselt:

„1. Võrgu haldaja koostab, esitab kontrollimiseks ja avaldab oma finantsaruanded Need aruanded vastavad rahvusvahelistele raamatupidamisstandarditele, mille liit on kasutusele võtnud. Kui võrgu haldaja õigusliku staatuse tõttu ei ole rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite täielik järgimine võimalik, peab võrgu haldaja saavutama vastavuse võimalikult suures osas.

2. Võrgu haldaja avaldab aastaaruande ning sõltumatu audiitor kontrollib tema raamatupidamist regulaarselt.“

V peatükk: Õhuruum, koostalitlusvõime ja tehnoloogiline innovatsioon

- (79) IV peatükk nummerdatakse ümber V peatükiks ja selle pealkiri sõnastatakse ümber järgmiselt: „Õhuruum, koostalitlusvõime ja tehnoloogiline innovatsioon“.

- (80) Artikkel 23 nummerdatakse ümber artikliks 32 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Ilma et see piiraks aeronavigatsiooniteabe avaldamist liikmesriikide poolt, loob võrgu haldaja kooskõlas sellise avaldamisega ning koostöös komisjoniga kogu liitu hõlmava aeronavigatsioonialase teabe taristu, et suurendada sellise kvaliteetse elektroonilise aeronavigatsiooniteabe kättesaadavust, mis esitatakse hõlpsasti kättesaadaval viisil ja mis vastab kõikide asjaomaste kasutajate nõuetele andmete kvaliteedi ja õigeaegsuse suhtes. Sel viisil kättesaadavaks tehtud aeronavigatsiooniteave hõlmab ainult teavet, mis vastab määruse (EL) 2018/1139 VIII lisa punktis 2.1 nimetatud olulistele nõuetele.“

- (81) Artikkel 24 jäetakse välja.

- (82) Lisatakse uus artikkel 33, mille pealkiri on „Õhuruumi paindlik kasutamine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„1. Võttes arvesse oma vastutusalasse kuuluvate sõjaliste aspektide korraldamist, tagavad liikmesriigid ICAO kirjeldatud ja Eurocontroli välja töötatud õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamise ühtses Euroopa taevas, et hõlbustada õhuruumi korraldamist ja lennuliikluse juhtimist ühise transpordipoliitika raames ning kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga.

2. Liikmesriigid esitavad ühise transpordipoliitika raames komisjonile igal aastal aruande oma vastutusalasse kuuluva õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamise kohta.

3. Kui eelkõige pärast liikmesriikide poolt aruannete esitamist osutub vajalikuks õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni ühtses Euroopa taevas tugevdada ja ühtlustada, võtab komisjon meetmed ühise transpordipoliitika raames. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“

- (83) Lisatakse uus artikkel 34, mille pealkiri on „SESARi koordineerimine“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

„Üksused, kes vastutavad liidu õiguses kehtestatud ülesannete eest kas SESARi määratlemisetapi, SESARi arendusetapi või SESARi kasutuselevõtuetaapi koordineerimise valdkonnas, teevad koostööd nende kolme etapi tõhusaks koordineerimiseks, et üleminek ühelt etapilt teisele oleks sujuv ja õigeaegne.

Kõiki asjaomaseid tsiviil- ja sõjandusvaldkonna sidusrühmi kaasatakse võimalikult suures ulatuses.“

VI peatükk: Lõppsätted

(84) V peatükk nummerdatakse ümber VI peatükiks.

(85) Artikkel 25 jäetakse välja.

(86) Artikkel 26 nummerdatakse ümber artikliks 36 ja seda muudetakse järgmiselt.

(a) Lõige 2 sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Artiklites 6 ja 26 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile seitsmeks aastaks alates [käesoleva määruse avaldamise kuupäev]. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.“

(b) Lõikes 3 asendatakse viited artikli 11 lõikele 7, artikli 17 lõikele 3 ja artiklile 25 viidetega artiklitele 6 ja 26.

(c) Lõike 4 algusesse lisatakse uus lause:

„Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.“

(d) Lõikes 5 asendatakse viited artikli 11 lõikele 7, artikli 17 lõikele 3 ja artiklile 25 viidetega artiklitele 6 ja 26.

(87) Artikkel 27 nummerdatakse ümber artikliks 37. Lõike 1 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Komisjoni abistab ühtse taeva komitee, edaspidi „komitee“, mis koosneb iga liikmesriigi kahest esindajast ja mida juhatab komisjon. Komitee tagab, et kõikide kasutajariühmade huvisid võetakse asjakohaselt arvesse.“

(88) Artikli 28 osas kohaldatakse eespool punkti 45.

(89) Artikkel 29 jäetakse välja.

(90) Artikkel 30 nummerdatakse ümber artikliks 39 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

Liidu ja selle liikmesriikide eesmärk on laiendada ühtset Euroopa taevast Euroopa Liitu mittekuuluvatesse riikidesse ning seda laienemist toetada. Selleks püüavad nad piirnevate kolmandate riikidega sõlmida kokkulepete raames laiendada ühtset Euroopa taevast asjaomastele kolmandatele riikidele. Lisaks püüavad nad teha nende riikidega koostööd kas võrgu funktsioone käsitlevate lepingute raames või liidu ja Eurocontrol'i vahelise lepingu

raames, millega luuakse tõhustatud koostöö üldine raamistik ja tugevdatakse lennuliikluse korraldamise üleeuroopalist mõõdet.

(91) Artikkel 31 nummerdatakse ümber artikliks 40. Artikli pealkiri asendatakse järgmisega: „Muude organite toetus“ ja artikkel sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Komisjon võib paluda muudelt organitelt toetust käesolevast määrusest tulenevate ülesannete täitmisel.“

(92) Artikkel 32 nummerdatakse ümber artikliks 41 ja see sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Riiklikud järelevalveasutused, kes tegutsevad oma siseriiklike õigusaktide kohaselt, komisjon, amet (olenemata sellest, kas ta tegutseb tulemuslikkuse hindamise asutusena või mitte) ega võrgu haldaja ei avalda konfidentsiaalse sisuga teavet, eelkõige teavet aeronavigatsiooniteenuse osutajate, nende ärisuhete või nende kulukomponentide kohta.

2. Lõige 1 ei piira riiklike järelevalveasutuste, komisjoni ega tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti õigust avaldada teavet siis, kui see on oluline nende ametikohustuste täitmiseks; sellisel juhul peab teabe avaldamine olema proportsionaalne ja võtma arvesse aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade ja muude asjaomaste sidusrühmade õigustatud huve kaitsta oma tundlikku äriteavet.

3. Artiklites 19–24 sätestatud tasusüsteemi alusel antud teave ja andmed, eelkõige määratud lennuliiklusteenuseosutajate kindlaksmääratud kulude, tegelike kulude ja tuludega seotud teave ja andmed avalikustatakse.“

(93) Artikkel 33 nummerdatakse ümber artikliks 42. Esimene lause sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud aktide ja rakendusaktide sätete rikkumise eest eelkõige õhuruumi kasutajatele, lennujaama käitajatele ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatele karistused ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende kohaldamine“.

(94) Artikkel 34 nummerdatakse ümber artikliks 43 ja sõnastatakse ümber järgmiselt:

„1. Komisjon korraldab 2030. aastal hindamise, milles vaadeldakse käesoleva määruse kohaldamist. Selleks võib komisjon põhjendatud juhtudel nõuda liikmesriikidelt teavet, mis on käesoleva määruse kohaldamise seisukohalt oluline.

2. Komisjon edastab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Hindamistulemused avalikustatakse.“

(95) Artikkel 35 nummerdatakse ümber artikliks 44. Muudetakse kirjavahemärke, mille tulemuseks on järgmine tekst:

„Käesolev määrus ei takista meetmete rakendamist liikmesriikide poolt ulatuses, mis on vajalik esmatähtsate julgeoleku- või kaitsepoliitikaühvide kaitseks. Sellised meetmed on eelkõige need, mis on kohustuslikud:

- (a) liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi jälgimiseks ICAO piirkondlike aeronavigatsioonialaste kokkulepete kohaselt, sealhulgas võime avastada ja

identifitseerida kõik seda õhuruumi kasutavad õhusõidukid ning neid hinnata, eesmärgiga kindlustada lendude ohutus ja võtta meetmeid julgeoleku- ja kaitsevajaduste tagamiseks,

- (b) tõsiste siseriiklike rahutuste korral, mis mõjutavad avaliku korra säilitamist,
- (c) sõja või sõjaohu kujutavate tõsiste siseriiklike rahutuste korral,
- (d) liikmesriikide selliste rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks, mis on võetud seoses rahu ja rahvusvahelise julgeoleku säilitamisega,
- (e) sõjaliste operatsioonide ja õppuste läbiviimiseks, sealhulgas vajalikud treeninguvõimalused.“

(96) Artikkel 36 jäetakse välja.

(97) Artikkel 37 nummerdatakse ümber artikliks 45 ja viide määrusele (EÜ) 552/2004 jäetakse välja.

(98) Artikkel 38 nummerdatakse ümber artikliks 46. Selle esialgses ettepanekus esitatud tekst nummerdatakse ümber lõikeks 1 ja lisatakse järgmine lõige 2:

„2. Artikli 3 lõiget 3 kohaldatakse alates [Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev 48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist].

Artikleid 10–24 kohaldatakse alates 1. juulist 2023. Määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklit 11 ja määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklit 15 ning nende alusel vastu võetud rakendusakte kohaldatakse aga jätkuvalt kolmanda võrdlusperioodiga seotud tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamiseks.

Artikli 26 lõiget 3 ja artiklit 32 kohaldatakse võrgu haldaja suhtes alates kuupäevast, mil pärast käesoleva määruse jõustumist hakatakse kohaldama artikli 27 lõike 2 kohaselt vastu võetud ametisse nimetamise otsust, mis hõlmab eespool nimetatud sätteid.“

Lisad

(99) I lisa jäetakse välja.

(100) II lisa nummerdatakse ümber I lisaks. Selle pealkiri asendatakse järgmisega: „*Tingimused, mis võivad olla seotud artiklis 6 osutatud sertifikaatidega*“. Lisa tekst sõnastatakse ümber järgmiselt:

„Sertifikaatidega seotud lisatingimused võivad vajadusel käsitleda:“

a) selliste teenuste läbiviimise lahushoidmist või piiramist, mis ei ole seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega;

b) teenuseosutaja ja kolmanda isiku vahel sõlmitud lepinguid ja muid kokkuleppeid, mis käsitlevad teenust või teenuseid;

c) sellise teabe edastamist, mida nõutakse põhjendatult artikli 6 lõikes 1 esitatud nõuetele vastavuse kontrollimiseks;

d) mis tahes muid õiguslikke tingimusi, mis ei ole konkreetselt aeronavigatsiooniteenustega seotud, näiteks sertifikaadi peatamist või tühistamist käsitlevad sätted.“

- (101) Lisatakse uus II lisa, mille pealkiri on „*Kehtetuks tunnistatud määrused koos muudatustega*“ ja mis sõnastatakse järgmiselt:

”

<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 549/2004</i> <i>(ELT L 96, 31.3.2004, lk 1)</i>	
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004</i> <i>(ELT L 96, 31.3.2004, lk 10)</i>	
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 551/2004</i> <i>(ELT L 96, 31.3.2004, lk 20)</i>	
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1070/2009</i> <i>(ELT L 300, 14.11.2009, lk 34)</i>	<i>Ainult artiklid 1, 2 ja 3</i>

“

- (102) III lisa kohandatakse praeguse muudetud ettepaneku tingimustega.

Lugemise ja läbivaatamise hõlbustamiseks on lisatud parandatud kodifitseerimisettepaneku täielik tekst.

Muudetud ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse ☒ Euroopa Liidu toimimise lepingut ☒ Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 ☒ 100 ☒ lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust²¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

↓ uus

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 549/2004,²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 550/2004²⁴ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust

²¹ ~~EÜT C 241, 7.10.2002, lk 24; ELT C [...], [...], lk [...].~~

²² ~~EÜT C 278, 14.11.2002, lk 13; ELT C [...], [...], lk [...].~~

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taegas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

(EÜ) nr 551/2004²⁵ on oluliselt muudetud. Kuna kõnealustesse määrustesse tuleb teha veelgi muudatusi, tuleks need selguse huvides uuesti sõnastada.

↓ 549/2004 põhjendus 1
(kohandatud)

~~Ühise transpordipoliitika rakendamine nõuab tõhusat õhutranspordi süsteemi, mis võimaldaks õhutranspordi teenustel kindlalt ja korrapäraselt toimida, hõlbustades seega kaupade, isikute ja teenuste vaba liikumist.~~

↓ 549/2004 põhjendus 2
(kohandatud)

~~23. ja 24. märtsil 2004 Lissabonis toimunud erakorralisel kohtumisel soovitas Euroopa Ülemkogu komisjonil teha ettepanekuid õhuruumi korraldamise, lennujuhtimise ja lennuliikluse voogude korraldamise kohta, tuginedes komisjoni asutatud kõrgetasemelise ühtse Euroopa taeva tööühme tööle. See peamiselt liikmesriikide tsiviil- ja sõjaväe lennundusvõimudest koosnev rühm esitas oma aruande novembris 2000.~~

↓ 1070/2009 põhjendus 2
(kohandatud)
⇒ uus

- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt ühtset Euroopa taevast käsitlevate õigusaktide esimese paketi, nimelt ~~10. märtsi 2004. aasta~~ määruse (EÜ) nr 549/2004 ~~(millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus)), 10. märtsi 2004. aasta~~ määruse (EÜ) nr 550/2004 ~~(aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)), 10. märtsi 2004. aasta~~ määruse (EÜ) nr 551/2004 ~~(õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)) ja ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta~~ määruse (EÜ) nr 552/2004²⁶ ~~(Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus))~~ vastuvõtmisega kehtestati kindel õiguslik alus sujuvale, koostalitlusvõimelisele ja ohutule lennuliikluse korraldamise süsteemile. ⇒ Ühtset Euroopa taevast käsitleva teise õiguspaketi, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1070/2009²⁷ vastuvõtmisega tugevdati kõnealust algatust veelgi ning võeti Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu edasiseks tulemuslikkuse

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 26).

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust (ELT L 300, 14.11.2009, lk 34).

parandamiseks kasutusele tulemuslikkuse kava ja võrgu haldaja kontseptsioon. Määrus (EÜ) nr 552/2004 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1139,²⁸ sest lennuliikluse korraldamise süsteemide, nende koostisosade ja menetluste koostalitlusvõime tagamiseks vajalikud eeskirjad inkorporeeriti kõnealusesse määrusesse. ↩

↴ uus

- (3) Selleks et võtta arvesse määruses (EL) 2018/1139 tehtud muudatusi, on vaja viia käesoleva määruse sisu vastavusse määruse (EL) 2018/1139 sisuga.

↓ 550/2004 põhjendus 3
(kohandatud)

~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 549/2004 (raammäärus)²⁹ sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taevaloomiseks.~~

↓ 551/2004 põhjendus 4
(kohandatud)

~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 549/2004 (raammäärus)³⁰ sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taevaloomiseks.~~

↓ 551/2004 põhjendus 5
(kohandatud)

- (4) 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklis 1 tunnustavad osalisriigid, et „igal riigil on täielik ja ainuõiguslik suveräänsus oma territooriumi õhuruumi üle“. Selle suveräänsuse kohaselt kasutavad ☒ liidu ☒ liikmesriigid lennuliikluse juhtimisel riigiasutustele antud volitusi, ilma et see piiraks rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamist.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

²⁹ ~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.~~

³⁰ ~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.~~

↓ 1070/2009 põhjendus 1

- (5) Ühise transpordipoliitika rakendamine nõuab tõhusat lennutranspordisüsteemi, mis võimaldaks lennutransporditeenuseid osutada ohutult, korrapäraselt ja jätkusuutlikult, optimeerides läbilaskevõimet ja hõlbustades seega kaupade, isikute ja teenuste vaba liikumist.

↓ 1070/2009 põhjendus 37

(kohandatud)

⇒ uus

- (6) Üheaegne tegelemine lennuliikluse ohutusstandardite laiendamise ning lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste ☒ (ANS) ☒ üldise toimivuse parandamise eesmärkidega Euroopa üldlennuliikluse osas nõuab arvestamist inimteguriga. Seetõttu peaksid liikmesriigid kaaluma ⇒ järgima ⇐ nn õiglase kultuuri põhimõtteid. ~~ete kasutusele võtmist.~~ ⇒ Tuleks ära kuulata ühtse Euroopa taeva inimhõõrme eksperdirühma arvamused ja soovitusel³¹ ning neid arvesse võtta. ⇐

↓ uus

- (7) Lennuliikluse korraldamise vallas keskkonnaga seotud tulemusnäitajate parandamine aitab otseselt kaasa ka Pariisi kokkuleppe ja komisjoni Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele, eelkõige lennunduse heite vähendamise kaudu.

↓ 549/2004 põhjendus 6

(kohandatud)

- ~~(8)~~ Liikmesriigid on ☒ 2004. aastal ☒ võtnud vastu üldise avalduse ühtse Euroopa taevaga seotud sõjaliste küsimuste kohta³². Selle avalduse kohaselt peaksid liikmesriigid eelkõige suurendama tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostööd ja, kui kõik asjaomased liikmesriigid peavad vajalikuks, hõlbustama nende liikmesriikide poolt vajalikuks peetavas ulatuses koostööd nende relvajõudude vahel kõikides lennuliikluse korraldamisega seotud küsimustes.

↓ 549/2004 põhjendus 3

~~Õhutranspordi süsteemi veatu toimimine nõuab aeronavigatsiooniteenuste püsivat kõrgetasemelist ohutust, et võimaldada Euroopa õhuruumi optimaalselt kasutada, ning püsivat kõrgetasemelist õhureisi ohutust, pidades kinni aeronavigatsiooniteenuste üldist huvi~~

³¹ C(2017) 7518 final.

³² ELT L 96, 31.3.2004, lk 9.

~~pakkuvatest ülesannetest, sealhulgas avaliku teenindamise kohustustest. Seepärast peaks see vastama vastutuse ja pädevuse kõrgeimatele standarditele.~~

↓ 549/2004 põhjendus 4

~~Ühtset Euroopa taevast käsitlevat algatust tuleks arendada vastavalt ühenduse ja selle liikmesriikide Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) liikmelisusest tulenevatele kohustustele ning kooskõlas 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsioonis sätestatud põhimõtetega.~~

↓ 549/2004 põhjendus 5
(kohandatud)

- (9) Sõjaliste operatsioonide ja õppuste sisu, ulatust ja läbiviimist käsitlevad otsused ei kuulu ~~ühenduse~~ ☒ Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõike 2 alusel liidu ☒ pädevusse.

↓ 549/2004 põhjendus 23
(kohandatud)

~~2. detsembril 1987 leppisid Hispaania Kuningriik ja Ühendkuningriik mõlema riigi välisministri ühisdeklaratsioonis Londonis kokku korras, mis suurendaks koostööd Gibraltari lennujaama kasutamisel. See kord pole veel jõustunud.~~

↓ 550/2004 põhjendus 1

~~Liikmesriigid on erineval määral restruktureerinud oma siseriiklikud aeronavigatsiooniteenuste osutajad, suurendades nende iseseisvust ning vabadust teenuseid osutada. Üha enam on vaja tagada, et üldiseid huvisid käsitlevad miinimumnõuded oleksid uutes tingimustes täidetud.~~

↓ 550/2004 põhjendus 4

~~Ühtse Euroopa taeva loomiseks tuleks võtta meetmed, millega tagatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutu ja tõhus osutamine ja mis on kooskõlas õhuruumi korraldamise ja kasutamise, nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruses (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)³³. Selliste teenuste osutamise ühtne korraldamine on oluline selleks, et arvestada piisavalt õhuruumi kasutajate nõudmistega ning reguleerida lennuliiklust ohutult ja tõhusalt.~~

³³ ~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.~~

↓ 551/2004 põhjendus 1

~~Ühtse Euroopa taeva loomine nõuab ühtlustatud lähenemist õhuruumi organiseerimise ja kasutamise reguleerimisele.~~

↓ 551/2004 põhjendus 2
(kohandatud)

~~Ühtse Euroopa taeva kõrgetasemelise töörühma 2000. aasta novembri aruandes tõdeti, et õhuruum tuleks kujundada ning seda tuleks reguleerida ning strateegiliselt juhtida terve Euroopa ulatuses.~~

↓ 551/2004 põhjendus 3
(kohandatud)

~~Komisjoni 30. novembri 2001. aasta teatises ühtse Euroopa taeva loomise kohta kutsutakse üles viima läbi struktuurireformi, et võimaldada luua ühtset Euroopa taevast õhuruumi üha enam integreeritud juhtimise ja lennuliikluse korraldamise uute mõistete ja menetluste arendamise kaudu.~~

↓ 551/2004 põhjendus 6

~~Õhuruum on kasutajate kõikide kategooriate jaoks ühine ressurss, mida kõik peavad kasutama pindlikult, tagades läbipaistvuse ja õigluse ning võttes samas arvesse liikmesriikide julgeoleku- ja kaitsevajadusi ning nende kohustusi rahvusvahelistes organisatsioonides.~~

↓ 551/2004 põhjendus 7

~~Õhuruumi tõhus korraldamine on oluline lennuliiklusteenuste süsteemi võimsuse suurendamiseks, eri kasutajate nõuetele optimaalseks reageerimiseks ja õhuruumi võimalikult pindliku kasutamise saavutamiseks.~~

↓ 549/2004 põhjendus 8

~~Kõikidel nendel põhjustel ja pidades silmas ühtse Euroopa taeva laiendamist paljudesse Euroopa riikidesse, peaks ühendus, võttes samal ajal arvesse Eurocontrolis toimuvaid arenguid, sätestama ühised eesmärgid ja koondama ühenduse, liikmesriikide ja erinevate majanduslike sidusrühmade pingutused, et luua ühtsem toimivam õhuruum ühtne Euroopa taevas.~~

↓ 549/2004 põhjendus 24

~~Kuna käesoleva määruse eesmärki, milleks on ühtse Euroopa taevaloomine, ei suuda liikmesriigid meetme riikidevahelise laadi tõttu vajalikul määral saavutada, võidakse see paremini saavutada ühenduse tasandil, võimaldades samas konkreetseid kohalikke tingimusi arvesse võtvaid üksikasjalikke rakenduseeskirju, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt piirdub käesolev direktiiv üksnes eesmärgi saavutamiseks vajalikuga.~~

↓ 549/2004 põhjendus 9

~~Kui liikmesriigid võtavad ühenduse nõuete järgimiseks meetmeid, peaksid vastavuskontrollide tegevad asutused olema piisavalt sõltumatud aeronavigatsiooni teenuste osutajatest.~~

↓ 549/2004 põhjendus 10

~~Aeronavigatsiooni teenindus, eelkõige lennuliiklusteenindus, mis on võrreldavad ametivõimudega, peab olema funktsioonide ja struktuuri poolest eristatud ning selle töö tuleb korraldada eri liikmesriikides erinevate õiguslike normide kohaselt.~~

↓ 549/2004 põhjendus 11

~~Kui aeronavigatsiooniteenuste osutajatega seoses nõutakse sõltumatute kontrollide tegemist, tuleks selliste liikmesriikide ametlike kontrolliasutuste tehtud kontrollide, kus selliseid teenuseid osutab riigiasutus või eespool osutatud asutuste järelevalve alla kuuluv avalik asutus, tunnustada sõltumatute kontrollidena, olenemata sellest, kas kontrolliaruanded avalikustatakse või mitte.~~

↓ 1070/2009 põhjendus 9

(kohandatud)

⇒ uus

(10) ~~Et~~ Selleks et tagada kõikjal Euroopas järjekindel ja tõhus järelevalve teenuste osutamise üle, peaks riiklikele järelevalveasutustele kindlustama piisava ~~iseseisvuse~~ sõltumatuse ja piisavalt vahendeid. See ~~iseseisvus~~ ei tohiks takistada ~~neil asutustel~~ ☒ riiklikul järelevalveasutusel ☒ kuuluda mitmes reguleeritavas sektoris pädeva reguleeriva asutuse koosseisu, kui see reguleeriv asutus täidab sõltumatuse nõude, või korralduslikult olla ühinenud riikliku konkurentsiasutusega. ~~← täita oma ülesandeid haldusorganite raamistiku osana~~

↓ uus

- (11) Riiklike järelevalveasutuste rahastamisel tuleks kindlustada nende sõltumatus ja võimaldada neil tegutseda kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega. Töötajate ametisse nimetamise asjakohaste menetlustega tuleks riiklike järelevalveasutuste sõltumatuse tagamisele kaasa aidata, tagades eelkõige, et strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud nimetatakse ametisse avaliku sektori asutuse poolt, kes ei ole aeronavigatsiooniteenuse osutajate otsene omanik.

↓ 1070/2009 põhjendus 10

⇒ uus

- (12) Riiklikel järelevalveasutustel on võtmeroll ühtse Euroopa taeva rakendamisel ning komisjon ⇒ nad ⇐ peaksid seepärast ~~hõlbustama nende vahelist~~ ⇒ tegema üksteisega ⇐ koostööd, et võimaldada ⇒ nende tööd ja otsustuspõhimõtteid, ⇐ parimaid tavasid ⇒ ja menetlusi ning käesoleva määruse kohaldamist käsitleva teabe ⇐ vahetamist ja töötada välja ühine lähenemisviis, sealhulgas tihedama koostöö kaudu piirkondlikul tasandil. See koostöö peaks olema regulaarne.

↓ 550/2004 põhjendus 6

~~Liikmesriigid vastutavad aeronavigatsiooniteenuste ohutu ja tõhusa osutamise järelevalve eest ning selle kontrollimise eest, kas aeronavigatsiooniteenuse osutajad vastavad ühenduse tasandil kehtestatud ühistele nõuetele.~~

↓ 550/2004 põhjendus 7

~~Liikmesriikidel tuleks lubada anda tehnilist kogemust omavatele tunnustatud organisatsioonidele õigus kontrollida aeronavigatsiooniteenuse osutajate vastavust ühenduse tasandil kehtestatud ühistele nõuetele.~~

↓ 549/2004 põhjendus 17

(kohandatud)

~~Töösuhte pooli tuleks sobival viisil teavitada kõikidest märkimisväärse sotsiaalse mõjuga meetmetest ning küsida selliste meetmete kohta nende arvamust. Samuti tuleks pidada nõu komisjoni 20. mai 1998. aasta otsuse 1998/500/EÜ (valdkondliku dialoogikomiteede loomise kohta töösuhte poolte dialoogi edendamiseks Euroopa tasandil)³⁴ alusel moodustatud valdkondliku dialoogikomiteega.~~

³⁴

EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27.

- (13) Lennuliiklusteenuse osutajate vaheline koostöö on oluline vahend Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteemi tulemuslikkuse parandamisel ning seda tuleks soodustada. Liikmesriikidel peaks olema võimalik luua koostöömehhanisme, mis ei piirdu eelnevalt kindlaksmääratud koostöövormide ega geograafiliste piirkondadega.
- (14) Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutussertifitseerimist ja -järelvalvet teevad riiklikud pädevad asutused või Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) kooskõlas määruses (EL) 2018/1139 sätestatud nõuete ja menetlustega. Aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks tuleb täita täiendavad finantsstabiilsuse, vastutuse ja kindlustuskaitsega seotud nõuded, mille kohta tuleks välja anda majandussertifikaat. Aeronavigatsiooniteenuse osutajal peaks olema võimalik liidus teenuseid osutada vaid juhul, kui tal on nii ohutus- kui ka majandussertifikaat.
- (15) Õhuruumi kasutajaid ei tohi neile samaväärsete aeronavigatsiooniteenuste osutamisel diskrimineerida.
- (16) Ainuõiguslikult osutatavate lennuliiklusteenuste suhtes tuleks kohaldada määramist ja minimaalset avalikku huvi käsitlevaid nõudeid.
- (17) Lennuliiklusteenuse osutajatel või lennujaama käitajatel peaks olema võimalus hankida turutingimustel side-, navigatsiooni- ja seireteenuseid (CNS), aeronavigatsioonialaseid teabeteenuseid (AIS), lennuliikluse andmeteenuseid (ADS), meteoroloogiateenuseid (MET) või terminali lennuliiklusteenuseid, ilma et see piiraks ohutusnõuete kohaldamist, kui nad leiavad, et selline hange võimaldab suurendada kulutõhusust. Selliste hangete kasutamise võimalus peaks suurendama paindlikkust ja edendama teenuste valdkonna innovatsiooni, mõjutamata sõjaväe erivajadusi seoses konfidentsiaalsuse, koostalitlusvõime, süsteemi vastupidavuse, andmetele juurdepääsu ja lennuliikluse korraldamise turvalisusega.
- (18) Kui terminali lennuliiklusteenuseid hangitakse, ei tohiks nende suhtes kohaldada käesolevas määruses sätestatud tasusüsteemi ega Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ³⁵ artikli 1 lõiget 4, mis on seotud kõnealuse süsteemi kohaldamisega.
- (19) Marsruudi lennuliiklusteenuste osutamine tuleks organisatsiooniliselt eraldada CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamisest, sealhulgas raamatupidamisarvestuste eristamise kaudu, et tagada läbipaistvus ning vältida diskrimineerimist, ristsubsideerimist ja konkurentsi moonutamist.
- (20) Vajaduse korral tuleks aeronavigatsiooniteenuste hanked korraldada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/24/EL³⁶ ning Euroopa Parlamendi

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

³⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

ja nõukogu direktiiviga 2014/25/EL³⁷. Riiklikud järelevalveasutused peaksid tagama, et aeronavigatsiooniteenuste hankenõuded oleksid täidetud.

- (21) Mehitamata õhusõidukite liikluskorraldus eeldab ühiste teabeteenuste kättesaadavust. Sellise liikluskorralduse kulude piiramiseks peaksid ühiste teabeteenuste hinnad põhinema kuludel ja mõistlikul kasumimarginaalil ning riiklikud järelevalveasutused peaksid need heaks kiitma. Teenuse osutamise võimaldamiseks peaksid aeronavigatsiooniteenuse osutajad tegema nõutavad andmed kättesaadavaks.
- (22) Tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide eesmärk on muuta muudel kui turutingimustel osutatavad aeronavigatsiooniteenused kulutõhusamaks ja edendada kvaliteetsemat teenust ning need peaksid selleks hõlmama vastavaid asjakohaseid stiimuleid. Seda eesmärki silmas pidades ei tohiks tulemuslikkuse kavade ega tasusüsteemid hõlmata turutingimustel osutatavaid teenuseid.
- (23) Suurima tõhususe huvides peaks tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide vajalik järelevalve olema suunatud määratud lennuliiklusteenuseosutajatele kui sellistele.
- (24) Tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide järelevalvega seotud kohustused tuleks asjakohaselt jagada.
- (25) Võttes arvesse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutamisele omaseid piiriüleseid ja võrgu elemente ning asjaolu, et seetõttu tuleb tulemuslikkust hinnata eelkõige kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide alusel, peaks marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide hindamise ja heakskiitmise eest vastutama liidu asutus, mille üle teeb kohtulikku kontrolli apellatsiooniorgan ja lõppastmes Euroopa Kohus. Selleks et tagada ülesannete täitmine suure asjatundlikkuse ja vajaliku sõltumatusega, peaks kõnealune liidu asutus olema tulemuslikkuse hindamise asutuse ülesandeid täitev amet, mis tegutseb kooskõlas määruses (EL) 2018/1139 sätestatud spetsiaalsete juhtimiseeskirjadega. Võttes arvesse nende teadmisi kohalikest oludest, mis on vajalikud terminali aeronavigatsiooniteenuste hindamiseks, peaksid riiklikud järelevalveasutused vastutama terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade ning tulemuseesmärkide hindamise ja heakskiitmise eest. Kulude jaotamine marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel kujutab endast ühtainsat toimingut, mis on asjakohane mõlemat liiki teenuste puhul, mistõttu peaks see kuuluma tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti järelevalve alla.
- (26) Marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid peaksid olema kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega ja vastama teatavatele kvaliteedikriteeriumidele, et tagada seatud eesmärkide tulemuslik saavutamine võimalikult suures ulatuses. Hindamismenetlusega tuleks tagada puuduste kiire kõrvaldamine.
- (27) Võrgu funktsioonide tulemuslikkuse suhtes tuleks kohaldada neile omaseid kriteeriume, võttes arvesse nende funktsioonide eripära. Võrgu funktsioonide suhtes tuleks kohaldada tulemuseesmärke sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

37

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energia-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankide ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

- (28) Tasusüsteem peaks tuginema põhimõttele, et õhuruumi kasutajad peaksid tasuma saadud teenuste osutamise kulud, kuid arvesse tuleks võtta üksnes sellise teenusega seostatavaid kulusid, mida muul viisil ei kaeta. Võrgu haldajaga seotud kulud peaksid sisalduma kindlaksmääratud kuludes, mida võib õhuruumi kasutajatelt sisse nõuda. Tasudega tuleks soodustada aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ja tulemuslikkuse eesmärgid ning nendega tuleks soodustada teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju.
- (29) Tasude muutmise mehhanismid, millega parandatakse keskkonnaga seotud tulemusnäitajaid ja teenuste kvaliteeti, eelkõige kasutades rohkem säästvaid alternatiivkütuseid, suurendades läbilaskevõimet ja vähendades viivitusi, säilitades seejuures optimaalse ohutustaseme, tuleks kehtestada kogu ELis, sest lennundus on olemuselt piiriülene. Riiklikel järelevalveasutustel peaks olema ka võimalus luua terminaliteenuste jaoks kohaliku tasandi mehhanismid.
- (30) Selleks et ergutada õhuruumi kasutajaid lendama lühimat marsruuti, eelkõige suure liiklustiheduse korral, peaks olema võimalik kehtestada kogu ühtse Euroopa taeva õhuruumis marsruudil osutatavate teenuste ühtne ühikumäär. Mis tahes sellise ühtse ühikumäära kehtestamine peaks olema lennuliiklusteenuse osutajate jaoks tuluneutraalne.
- (31) Ristsubsideerimise ja sellest tulenevate moonutuste vältimise ühe vahendina tuleks sätestada aeronavigatsiooniteenuste osutajate raamatupidamisarvestuse läbipaistvus.
- (32) Lennuliikluse korraldamise võrgu funktsioonidega tuleks kaasa aidata lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ja toetada kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamist. Nendega tuleks tagada õhuruumi ja piiratud ressursside jätkusuutlik, tõhus ja keskkonna seisukohast optimaalne kasutamine, võtta arvesse operatiivvajadusi Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu taristu kasutuselevõtul ning pakkuda tuge võrgu tegevuses ilmnunud kriisiolukordade korral. Mitut ülesannet, mis aitavad kaasa nende funktsioonide täitmisele, peaks täitma võrgu haldaja, kelle tegevus peaks hõlmama kõiki asjaomaseid operatiivses lennutegevuses osalevaid sidusrühmi.
- (33) Ühisotsustamismenetluses, mille käigus teeb otsuseid võrgu haldaja, tuleks eelistada võrgu huve. Ühisotsustamismenetluses osalejad peaksid seetõttu tegema nii palju kui võimalik selleks, et parandada võrgu toimimist ja tulemuslikkust. Ühisotsustamismenetlusega tuleks edendada võrgu huve ning need peaksid olema sellised, et probleemid lahendatakse ja konsensus saavutatakse alati, kui see on võimalik.
- (34) Selleks et lennuliiklusteenuse osutajad võtaksid tarbijaid rohkem arvesse ning et pakkuda õhuruumi kasutajatele rohkem võimalusi rääkida kaasa neid mõjutavate otsuste vastuvõtmisel, tuleks tõhustada sidusrühmadega konsulteerimist ja nende osalemist lennuliiklusteenuse osutajate olulisemates käitamisalastes otsustes.

↓ 1070/2009 põhjendus 11
(kohandatud)

~~Sertifikaatidega seotud tingimused peaksid olema objektiivselt põhjendatud ning mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja läbipaistvad ning need peaks olema kooskõlas asjakohaste rahvusvaheliste standarditega.~~

↓ 550/2004 põhjendus 2
(kohandatud)

~~Ühtse Euroopa taeva kõrgetasemelise töörühma 2000. aasta novembri aruandes tõdetakse, et ühenduse tasandil on vaja eeskirja, eristamaks reguleerimistegevust teenuste osutamisest, ning kehtestada sertifitseerimissüsteem, mille eesmärk on kaitsta üldiseid huviseid käsitlevaid nõudeid, eelkõige ohutusega seotud küsimustes, ning parandada maksusüsteemi.~~

↓ 550/2004 põhjendus 10

~~Tuleks kehtestada aeronavigatsiooniteenuse osutajate sertifitseerimise ühine süsteem, mille abil saab määrata kindlaks selliste teenuste osutajate õigused ja kohustused ning kontrollida korrapäraselt nende vastavust sellistele nõuetele, tagades samas teenuste osutamise järjepidevuse.~~

↓ 550/2004 põhjendus 12

~~Selleks et võimaldada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel pakkuda oma teenuseid muus liikmesriigis kui see, kus neile sertifikaat on antud, peaks kõik liikmesriigid sertifikaate vastastikku tunnustama, kui need sertifikaadid jäävad ohutusnõuete piiridesse.~~

↓ 550/2004 põhjendus 14

~~Üle liikmesriikide piiride lennuliikluse ohutu juhtimise hõlbustamise huvides õhuruumi kasutajate ja nende reisijate heaks tuleks sertifitseerimissüsteemiga näha ette raamistik, mis võimaldaks liikmesriikidel määrata lennuliiklusteenuste osutajaid, olenemata sellest, kus need on sertifitseeritud.~~

↓ 550/2004 põhjendus 5

~~Käesolevas määruses sätestatud lennuliiklusteenuste osutamine on seotud selliste riigiasutusele antud volituste kasutamisega, mis ei ole majanduslikku laadi selles tähenduses, et need õigustaksid asutamislepingu konkurentsieeskirjade kasutamist.~~

↓ 550/2004 põhjendus 13

~~Teabe-, navigatsiooni- ja jälgimisteenuste ning aeronavigatsioonialase teabe osutamine tuleks korraldada turutingimustel, võttes samal ajal arvesse selliste teenuste eripära ja säilitades ohutuse kõrge taseme.~~

↓ 550/2004 põhjendus 15

~~Ohutusega seotud kaalutluste analüüsimise põhjal peaksid liikmesriigid olema suutelised määrama kogu nende vastutuses oleva õhuruumi või selle osa jaoks meteoroloogiateenuste osutajad, ilma et pakkumismenetlust oleks vaja korraldada.~~

↓ 550/2004 põhjendus 19

~~Õhuruumi kasutajate suhtes kohaldatavad maksutingimused peaksid olema õiglased ja läbipaistvad.~~

↓ 550/2004 põhjendus 20

~~Kasutustasudest tuleks maksta aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja liikmesriikide vahendite ja teenuste eest. Kasutustasud peaksid olema kuludega vastavuses, võttes arvesse ohutuse ja majandusliku tõhususe eesmärgi.~~

↓ 550/2004 põhjendus 21

~~Õhuruumi kasutajaid ei tohi neile samaväärsete aeronavigatsiooniteenuste osutamisel diskrimineerida.~~

↓ 550/2004 põhjendus 22

~~Aeronavigatsiooniteenuse osutajad pakuvad teatavaid vahendeid ja teenuseid, mis on vahetult seotud õhusõiduki kasutamisega; sellistele vahenditele ja teenustele tehtud kulutused peaksid nad saama tagasi põhimõttel "kasutaja maksab", mis tähendab, et õhuruumi kasutajad peaksid maksma kulude eest, mis nad tekitavad kasutamiskohas või sellele võimalikult lähedal.~~

↓ 550/2004 põhjendus 23

~~On oluline, et selliste vahendite või teenuste põhjustatud kulud oleksid läbipaistvad. Sellest tulenevalt tuleks kõiki süsteemi või maksumäärade muudatusi õhuruumi kasutajatele selgitada; selliseid muudatusi või aeronavigatsiooniteenuse osutajate kavandatavaid investeeringuid tuleks selgitada teenuseosutajate juhtimisorgani ja õhuruumi kasutajate vahelise teabevahetuse käigus.~~

↓ 550/2004 põhjendus 24

~~Peaks olema võimalus muuta makse, mis soodustavad kogu süsteemi võimsuse maksimaalset kasutamist. Rahalised soodustused võivad olla tõhus vahend, kiirendamaks võimsust suurendavate maapealsete või õhusõiduki pardal asuvate vahendite kasutuselevõttu, premeerimaks kvaliteetse teenuse osutamise eest või hüvitamaks vähem soovitud marsruutide kasutamisest tulenevaid ebamugavusi.~~

↓ 550/2004 põhjendus 25

~~Varade mõistlikku tulu tagavate tulude kontekstis ja otseses seoses tõhusatest parandustest saadud säästudega peaks komisjon uurima võimalust sellise varu kehtestamiseks, mille eesmärk oleks vähendada õhuruumi kasutajatel sissenõutavate maksude järsust tõusust tulenevat mõju liiklusele.~~

↓ 550/2004 põhjendus 26

~~Komisjon peaks uurima, kas on võimalik anda ajutist rahalist abi meetmete jaoks, millega suurendatakse Euroopa lennuliikluse juhtimissüsteemi kui terviku võimsust.~~

↓ 550/2004 põhjendus 27

~~Komisjon peaks koostöös Eurocontrol'i ning siseriiklike järelevalveasutuste ja õhuruumi kasutajatega regulaarselt vaatama üle maksude kehtestamise ning nende sissenõudmise õhuruumi kasutajate jaoks.~~

↓ 551/2004 põhjendus 8

~~Eurocontrol'i tegevustega kinnitatakse, et lennuteede võrku ja õhuruumi struktuuri ei saa arendada isoleeritult, kuna iga liikmesriik on Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu (EATMN) lahutamatu osa nii ühenduses kui ka väljaspool ühendust.~~

↓ 551/2004 põhjendus 13

~~On oluline saavutada ühine ühtlustatud õhuruumi struktuur lennuteede ja õhuruumi sektorite osas, panna alus õhuruumi organiseerimisele ühiste põhimõtete kohaselt praegu ja tulevikus ning kujundada õhuruum ja korraldada seda vastavalt ühtsetele eeskirjadele.~~

↓ uus

(35) Selleks et lennuliikluse andmeteenuseid oleks võimalik nii piiriülel kui ka kogu ELi hõlmavatel alustel osutada paindlikult, on oluline asjakohaste operatiivandmete

kättesaadavus. Seepärast tuleks sellised andmed teha kättesaadavaks asjaomastele sidusrühmadele, sealhulgas võimalikele uutele lennuliikluse andmeteenuste osutajatele. Täpne teave õhuruumi olukorra ja lennuliikluse eriolukordade kohta ning kõnealuse teabe õigeaegne ja nõuetekohane edastamine tsiviil- ja sõjalistele kontrollidele mõjutab otseselt lennutegevuse ohutust ja tõhusust. Õhuruumi olukorda kajastava ajakohastatud teabe õigeaegne kättesaadavus on oluline kõikide nende osaliste jaoks, kes soovivad oma lennuplaani täitmise või muutumise korral kasutada asjaomase õhuruumi struktuure.

↓ 550/2004 põhjendus 16

~~Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaks seadma sisse tiheda koostöö sõjaväevõimudega, kes vastutavad tegevuste eest, mis võivad mõjutada üldist lennuliiklust, ning need koostöösuhted alal hoidma.~~

↓ 550/2004 põhjendus 17

~~Aeronavigatsiooniteenuse osutajate raamatupidamine peaks olema võimalikult läbipaistev.~~

↓ 550/2004 põhjendus 18

~~Tegevusandmete juurdepääsuks ühtsete põhimõtete ja tingimuste kehtestamine peaks hõlbustama aeronavigatsiooniteenuste osutamist ning õhuruumi kasutajate ja lennujaamade käitumist uutes tingimustes.~~

↓ 551/2004 põhjendus 9

~~Ülemise õhuruumi üldise lennuliikluse teede jaoks tuleks kehtestada üha enam ühtsemalt toimiv õhuruum; vastavalt tuleks määratleda piir ülemise ja alumise õhuruumi vahel.~~

↓ 551/2004 põhjendus 10

~~Euroopa ülemine lennuinfopiirkond (EUIR), mis hõlmab liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat ülemist õhuruumi käesoleva määruse kohaldamisala piires, peaks hõlbustama ühist kavandamist ja aeronavigatsioonialase teabe avaldamist, et ületada piirkondlikke kitsaskohti.~~

↓ 1070/2009 põhjendus 30

(kohandatud)

⇒ uus

(36) ~~Kaasaegse, täieliku, kvaliteetse ja õigeaegse aeronavigatsioonialase teabe edastamisel on märkimisväärne mõju ohutusele ja ühenduse~~ ☒ liidu ☒ õhuruumile

juurdepääsemise ja seal vabalt liikumise ⇨ võimaluste ⇨ hõlbustamisele. Võttes arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava, peaks ühendus koostöös Eurocontroliga algatama selle sektori kaasajastamise ning tagama, et kasutajatel on võimalik kõnealust teavet saada ühe avaliku kanali kaudu, mis edastab kaasaegseid, kasutajasõbralikke, kontrollitud ja integreeritud andmeid. ⇨ Neile andmetele juurdepääsu peaks soodustama asjakohase teabetaristu abil ⇨.

⇩ uus

- (37) Õhuruumi on võimalik ohutult ja tõhusalt kasutada üksnes tsiviil- ja militaarõhuruumi kasutajate tihedas koostöös, mis praktikas põhineb peamiselt õhuruumi paindlikul kasutamisel ja tõhusal tsiviil-sõjalisel koordineerimisel, nagu on kehtestanud Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO). Õhuruumi paindliku kasutamise ja tõhusa tsiviil-sõjalise koordineerimise tagamiseks tuleks kehtestada eeskirjad ning komisjonile tuleks anda volitused näha ette meetmed, millega tagatakse ulatuslikum ühtlustamine.
- (38) Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi SESAR eesmärk on võimaldada lennutranspordi ohutut, tõhusat ja keskkonnasäästlikku arengut, ajakohastades Euroopa ja ülemaailmset lennuliikluse korraldamise süsteemi. Selleks et kaasa aidata projekti täielikule tõhususele, tuleks tagada nõuetekohane kooskõlastamine projekti etappide vahel. Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava peaks tulenema SESARi määratlemisetapist ja aitama saavutada kogu liitu hõlmavaid tulemuseesmäärke.
- (39) Ühisprojektide kontseptsiooni eesmärk peaks olema rakendada õigeaegselt, kooskõlastatult ja sünkroniseeritult Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas kindlaksmääratud käitamis põhimõtete olulisi muudatusi, mis mõjutavad kogu võrku. Komisjonile tuleks teha ülesandeks viia läbi rahastamise kulude-tulude analüüs, et kiirendada projekti SESAR kasutuselevõttu.
- (40) Määrusega (EL) 2018/1139 kehtestatud lennuliikluse korraldamise süsteemidele ja koostisosadele esitatavate nõuete täitmisega tuleks tagada nende süsteemide ja koostisosade koostalitlusvõime ühtse Euroopa taeva huvides.
-

⇩ 551/2004 põhjendus 11

~~Õhuruumi kasutajad puutuvad seoses ühenduse õhuruumile juurdepääsu ja seal vabalt liikumisega kokku erinevate tingimustega. See tuleneb sellest, et õhuruumi liigitus ei ole ühtne.~~

⇩ 551/2004 põhjendus 12

~~Õhuruumi ümberkonfigureerimine peaks põhinema operatiivvajadustel, olenemata olemasolevatest piiridest. Ühtsete funktsionaalsete õhuruumiosade loomise ühised üldpõhimõtted tuleks välja töötada Eurocontroliga nõu pidades ja Eurocontroli tehniliste nõuannete alusel.~~

↓ 551/2004 põhjendus 14

~~Õhuruumi paindliku kasutamise mõistet tuleks tõhusalt kohaldada; tuleb optimeerida õhuruumi sektorite kasutamist, eelkõige üldise lennuliikluse tippaegadel ning suure liiklusintensiivsusega õhuruumis, tagades liikmesriikidevahelise koostöö selliste sektorite kasutamisel sõjaliste operatsioonide ja õppuste jaoks. Selleks tuleb õhuruumi paindliku kasutamise mõiste tõhusaks rakendamiseks eraldada asjakohased vahendid, võttes arvesse nii tsiviil- kui ka sõjaväe vajadusi.~~

↓ 551/2004 põhjendus 15

~~Liikmesriigid peaksid püüdma teha koostööd naaberliikmesriikidega õhuruumi paindliku kasutamise mõiste kohaldamiseks üle riigipiiride.~~

↓ 551/2004 põhjendus 16

~~Tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö korraldamise erinevused ühenduses piiravad ühtset ja õigeaegset õhuruumi korraldamist ning muudatuste rakendamist. Ühtse Euroopa taeva edu põhineb tsiviil- ja sõjaväevõimude tõhusal koostööl, ilma et see piiraks liikmesriikide õigusi ja kohustusi kaitseküsimustes.~~

↓ 551/2004 põhjendus 17

~~Sõjalised operatsioonid ja õppused peaksid olema kaitstud, kui ühiste põhimõtete ja kriteeriumide kohaldamine takistab nende ohutut ja tõhusat läbiviimist.~~

↓ 551/2004 põhjendus 18

~~Lennuliiklusvoogude korraldamise tõhususe tagamiseks tuleks kehtestada sobivad meetmed, et aidata olemasolevatel tegevusüksustel, sealhulgas Eurocontroli lennuliiklusvoogude reguleerimiskeskusel, tagada tõhusat lennutegevust.~~

↓ 549/2004 põhjendus 7

~~Õhuruum on piiratud ressurss, mille optimaalne ja tõhus kasutamine on võimalik ainult siis, kui võetakse arvesse kõikide kasutajate nõudeid ja need on vajadusel esindatud kõikides ühtset Euroopa taevast käsitlevates arendustegevustes, otsustamisprotsessis ja rakendamises, sealhulgas ühtse taeva komitees.~~

↓ 549/2004 põhjendus 25

~~Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlus³⁸.~~

↓ 549/2004 põhjendus 26
(kohandatud)

~~Otsuse 1999/468/EÜ artikli 7 lõike 1 alusel kehtestatud komiteede standardtöökorra³⁹ artikli 8 lõikega 2 nähakse ette standardeeskiri, mille järgi komitee esimees võib otsustada kutsuda kõnealuse komitee istungile kolmandaid isikuid. Vajadusel peaks ühtse taeva komitee esimees kutsuma istungitel vaatlajate või ekspertidena osalema Eurocontroli esindajaid,~~

↓ 549/2004 põhjendus 18

~~Aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade, lennukitööstuse ning personali esindavate asutuste sarnastel sidusrühmadel peaks olema võimalus nõustada komisjoni ühtse Euroopa taeva rakendamise tehnilistes küsimustes.~~

↓ 549/2004 põhjendus 12

~~On soovitatav laiendada ühtset Euroopa taevast Euroopa kolmandatele riikidele kas nii, et ühendus osaleb pärast Eurocontroliga ühinemist selle töös või sõlmides nende kolmandate riikidega lepingud.~~

↓ 549/2004 põhjendus 13

~~Ühenduse ühinemine Eurocontroliga on tähtis komponent üle-euroopalise õhuruumi loomisel.~~

↓ 549/2004 põhjendus 14

~~Ühtse Euroopa taeva loomise käigus peaks ühendus vajadusel arendama kõrgeimal tasemel koostööd Eurocontroliga, et tagada eeskirjade koostoime ja järjekindel lähenemisviis ning et vältida mis tahes tegevuste kattumist kummalgi poolel.~~

³⁸ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

³⁹ EÜT C 38, 6.2.2001, lk 3.

↓ 549/2004 põhjendus 15
(kohandatud)

~~Kõrgetasemelise töörühma järelduste kohaselt on Eurocontrol asutus, millel on vajalikud teadmised, et toetada ühendust tema seadusandja ülesandes. Sellest tulenevalt oleks vaja välja töötada rakenduseeskirjad Eurocontrol'i pädevusse kuuluvate küsimuste jaoks, tuginedes sellele organisatsioonile antud volitustele ning võttes arvesse komisjoni ja Eurocontrol'i vahelise koostöö raamistikus sisalduvaid tingimusi.~~

↓ 549/2004 põhjendus 16

~~Ühtse Euroopa taeva loomiseks vajalike meetmete kujundamine nõuab laiapõhjalisi konsultatsioone majanduslike ja sotsiaalsete sidusrühmadega.~~

↓ 550/2004 põhjendus 8

~~Samuti nõuab õhutranspordisüsteemi veatu toimimine ühtseid ja kõrgeid ohutusstandardeid aeronavigatsiooniteenuse osutajate jaoks.~~

↓ 550/2004 põhjendus 9

~~Tuleks kehtestada revidentide litsentseerimissüsteemide ühtlustamise kord, et parandada revidentide kättesaadavust ning soodustada litsentside vastastikust tunnustamist.~~

↓ 550/2004 põhjendus 28

~~Aeronavigatsiooniteenuse osutajaid käsitleva teabe erilise tundlikkuse tõttu ei tohiks siseriiklikud järelevalveasutused avaldada teavet, mille kohta kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus, ilma et see piiraks süsteemi loomist selliste teenuste osutajate tegevuse järelevalve ja seda käsitleva teabe avaldamise eesmärgil.~~

↓ 549/2004 põhjendus 19

~~Kogu aeronavigatsiooniteenuste süsteemi toimimist Euroopa tasandil tuleks korrapäraselt hinnata, võttes hoolikalt arvesse ohutuse kõrge taseme säilitamist; samuti tuleks kontrollida vastu võetud meetmete tõhusust ning teha ettepanekuid lisameetmete kohta.~~

↓ 549/2004 põhjendus 21

~~Käesoleva määruse kohaldamiseks võetud meetmete mõju tuleks hinnata komisjoni poolt korrapäraselt esitatavate aruannete põhjal.~~

↓ 551/2004 põhjendus 19

~~Tuleks kaaluda ülemise õhuruumi mõistete laiendamist alumisele õhuruumile kooskõlas ajakava ja asjakohaste uuringutega.~~

↓ 549/2004 põhjendus 22

~~Käesolev määrus ei mõjuta liikmesriikide õigust võtta vastu nende relvajõudude korraldamisega seotud sätteid. Selle õiguse tulemusel võivad liikmesriigid võtta meetmeid tagamaks, et nende relvajõududel oleks piisav õhuruum vajalike treeningute ja õppuste läbiviimiseks. Seetõttu tuleks sätestada kaitseklausel selle õiguse kasutamiseks.~~

↕ uus

(41) Selleks et võtta arvesse tehnika või käitamisalast arengut, eelkõige lisade muutmise või võrgu haldamisega seotud sätete täiendamise kaudu, tuleks komisjonile delegeerida Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohane õigus võtta vastu õigusakte. Delegeerimise sisu ja ulatus sätestatakse asjakohastes artiklites. Käesoleva määruse alusel delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁴⁰ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(42) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, eelkõige seoses järgmisega: riiklike järelevalveasutuste värbamis- ja valikumenetluste kord, aeronavigatsiooniteenuse osutajate majandusliku sertifitseerimise eeskirjad, tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamise eeskirjad, eelkõige kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamise vallas, marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste liigitamine, lennuliiklusteenuse osutajate ja võrgu haldaja tulemuslikkuse kavade projektide ja tulemuseesmärkide hindamise kriteeriumid ja menetlused, tulemuslikkuse järelevalve, kulusid ja tasusid käsitleva teabe andmise eeskirjad, tasude kulubaasi sisu ja kehtestamine ning aeronavigatsiooniteenuste ühikumäärade kehtestamine, stiimulite mehhanismid ja riskide jagamise mehhanismid, võrgu haldaja määramine ja selle tingimused, võrgu haldaja ülesanded ja tema poolt kohaldatavad juhtimismehhanismid, võrgu funktsioonide täitmist käsitlevad eeskirjad, lennuliiklusteenuse osutajate olulisemate käitamisalaste otsuste teemal sidusrühmadega konsulteerimise kord, operatiivandmete kättesaadavusnõuded, juurdepääsutingimused ja juurdepääsuhindade kehtestamine, õhuruumi paindliku

⁴⁰ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

kasutamise kontseptsiooni kohaldamine, ühisprojektide ja nende puhul kohaldatavate juhtimismehhanismide kindlaksmääramine. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴¹.

↓ 1070/2009 põhjendus 11
(kohandatud)

- (43) Tööturu osapooled peaksid olema paremini informeeritud ja nendega tuleks nõu pidada kõikide märkimisväärse sotsiaalse mõjuga meetmete üle. ~~Ühenduse~~
~~☒~~ Liidu ~~☒~~ tasandil tuleks nõu pidada ka komisjoni otsuse 98/500/EÜ⁴² alusel moodustatud valdkonna dialoogikomiteega.

↓ 549/2004 põhjendus 20
(kohandatud)

- (44) Käesoleva määruse ~~ja artiklis 3 osutatud meetmete~~ rikkumise korral ettenähtud karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning need ei tohiks vähendada ohutust.

↓ uus

- (45) Võttes arvesse Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisukohta lennujaama asukohaks oleva territooriumi suveräänsuse ja jurisdiktsiooni küsimuses, ei tuleks käesolevat määrust kohaldada Gibraltari lennujaama suhtes.

↓ 549/2004 põhjendus 24
(kohandatud)

- (46) Kuna käesoleva määruse eesmärki, milleks on ühtse Euroopa taeva ~~loomine~~
~~☒~~ rakendamine ~~☒~~, ei suuda liikmesriigid ~~meetme riikidevahelise laadi tõttu~~
vajalikul määral saavutada, ~~☒~~ kuid meetme riikidevahelise laadi tõttu ~~☒~~ võidakse
see paremini saavutada ~~ühenduse~~ ~~☒~~ pigem liidu ~~☒~~ tasandil, ~~võimaldades samas~~
~~konkreetsed kohalikke tingimusi arvesse võtvaid üksikasjalikke rakenduseeskirju,~~
võib ~~ühendus~~ ~~☒~~ liit ~~☒~~ võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5
sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse
põhimõtte kohaselt piirdub käesolev määrus üksnes eesmärgi saavutamiseks
vajalikuga,

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁴² EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27.

↓ 550/2004

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 1

(kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 1

~~Eesmärk~~ ☒ Reguleerimise ☒ ja kohaldamisala

1. ⇒ Käesoleva määrusega kehtestatakse ☐ Ühtset Euroopa taevast käsitleva algatuse eesmärk on loomise ja tulemusliku toimimise eeskirjad, et edasi arendada ☒ tugevdada ☒ olemasolevaid lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordi süsteemi jätkusuutlikule kestlikule arengule ja parandada üdlennuliikluse lennuliikluse korraldamise (ATM) ja aeronavigatsiooniteenuste (ANS) üldist tulemuslikkust Euroopas eesmärgiga rahuldada kõikide õhuruumi kasutajate nõudmised. Ühtne Euroopa taevast koosneb sidusast üle-euroopalisest marsruutide, ⇒ üha ühtsema õhuruumi, ☐ marsruutide võrgu haldamise ja lennuliikluse korraldamise süsteemide võrgustikust, mis põhineb õhuruumi kasutajate ⇒ , kodanike ja keskkonna ☐ huvides üksnes turvalisusel, tõhususel ⇒ , koostalitlusvõimel ja tehnoloogia ajakohastamisel ☐ ja tehnilistel kaalutlustel. Selle eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse käesoleva määrusega ühtne õiguslik raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 2

(kohandatud)

2. Käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamine ei piira liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide nõudeid, mis käsitlevad avalikku korda ja julgeolekut ning kaitseküsimusi, nagu on sätestatud artiklis 44~~13~~. Käesolev määrus ja artiklis 3 osutatud meetmed ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 3

(kohandatud)

3. Käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamine ei piira liikmesriikide õigusi ega kohustusi, mis tulenevad 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse

konventsioonist (edaspidi „Chicago konventsioon“). Seoses sellega on käesoleva määruse täiendada eesmärk selle kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades liikmesriikide abistamine Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel, luues aluse selle sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise käesolevas määruses ning selle rakendamiseks koostatud eeskirjades.

↓ 550/2004

~~IPEATÜKK~~

~~ÜLDSÄTTED~~

~~Artikkel 1~~

~~Kohaldamisala ja eesmärk~~

~~1. Käesolev määrus käsitleb raammääruse kohaldamisala piires aeronavigatsiooniteenuste osutamist ühtses Euroopa taevas. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada ühised nõuded aeronavigatsiooniteenuste ohutuks ja tõhusaks osutamiseks ühenduses.~~

~~2. Käesolevat määrust kohaldatakse üldise lennuliikluse jaoks aeronavigatsiooniteenuste osutamise suhtes kooskõlas raammäärusega ja selle määruse kohaldamisala piires.~~

↓ 551/2004

~~IPEATÜKK~~

~~ÜLDSÄTTED~~

~~Artikkel 1~~

~~Eesmärk ja kohaldamisala~~

~~1. Käesolev määrus käsitleb raammääruse kohaldamisala piires õhuruumi korraldamist ja kasutamist ühtses Euroopa taevas. Käesoleva määruse eesmärk on toetada üha enam ühtsemalt toimiva õhuruumi mõistet ühise transpordipoliitika raames ning kehtestada ühised kujundus- ja haldusmenetlused, et tagada lennuliikluse korraldamise tõhus ja ohutu läbiviimine.~~

~~2. Õhuruumi kasutamine toetab aeronavigatsiooniteenuste toimimist tervikuna ühtsemal ja järjepidevamal viisil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta~~

~~määrusele (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus)⁴³.~~

↓ 551/2004 (kohandatud)

⇒ uus

~~43. Ilma et see piiraks artikli 10 kohaldamist, Käesolevat määrust kohaldatakse käesolevat määrust õhuruumi suhtes ICAO EUR- ja AFI-piirkonnas, kus liikmesriigid vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest vastavalt teenuse osutamise määrusele. Samuti võivad liikmesriigid kohaldada käesolevat määrust nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi suhtes muudes ICAO piirkondades, tingimusel et nad teavitavad sellest komisjoni ja teisi liikmesriike.~~

↓ 551/2004

~~4. Käesoleva määrusega hõlmatud õhuruumi kuuluvad lennuinfopiirkonnad avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 1

~~4. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.~~

↓ uus

5. [Kui määrus võetakse vastu enne üleminekuperioodi lõppu: Käesolevat määrust ei kohaldata Gibraltari lennujaama suhtes.]

6. Kui ei ole sätestatud teisiti, käsitatakse viidet Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) viitena ametile kui ohutusasutusele, mitte kui tulemuslikkuse hindamise eest vastutavale asutusele.

↓ 549/2004 (kohandatud)

Artikkel 2

Mõisted

⁴³

~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.~~

Käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

↓ 549/2004 (kohandatud)

⇒ uus

~~1. lennujuhtimine — teenindus, mille eesmärk on:~~

~~12.~~ „lähilennujuhtimine“ — liikluse juhtimine lennuväljal;

~~23.~~ „aeronavigatsioonialase teabe teenistus“ — määratletud alal asuv teenistus, kes vastutab aeronavigatsioonialase teabe ning aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususe jaoks vajalike andmete edastamise eest;

~~35.~~ „aeronavigatsiooniteenuse osutajad“ — mis tahes avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes osutab ☒ üht või mitut ☒ aeronavigatsiooniteenust üldise lennuliikluse jaoks;

~~44.~~ „aeronavigatsiooniteenused“ ☒ (ANS) ☒ — lennuliiklusteenused; sidepidamis-, navigatsiooni- ja jälgimisseireteenused ☒ (CNS) ☒; meteoroloogiateenused aeronavigatsiooni jaoks ☒ (MET) ☒; aeronavigatsioonialased teabe-teenused ☒ (AIS) ☒; ☐ ja lennuliikluse andmeteenused (ADS); ☐

~~51.~~ „lennujuhtimine“ — teenindus, mille eesmärk on:

a) kokkupõrgete vältimine:

i) õhusõidukite vahel; ja

ii) manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel; ja

b) lennuliikluse sujuvuse parandamine ja säilitamine;

↓ uus

6. „lennuliikluse andmeteenused“ — teenused, mis seisnevad seireteenuste osutajatelt, MET- ja AIS-teenuste osutajatelt ning võrgu funktsioonide täitjatelt ja muudelt asjaomastelt üksustelt operatiivandmete kogumises, koondamises ja integreerimises või töödeldud andmete edastamises lennujuhtimise ja lennuliikluse korraldamise eesmärgil;

7. „lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimine (ATFCM)“ — teenus, mille eesmärk on kaitsta lennujuhtimist ülekoormuse eest ja optimeerida olemasoleva läbilaskevõime kasutamist;

↓ 549/2004

⇒ uus

89. „lennuliiklusvoogude juhtimine“ — tegevus ⇒ või teenus ⇐, mis on ette nähtud selleks, et aidata kaasa ⇒ kogu marsruuti hõlmavatele ⇐ ohututele, nõuetekohastele ja kiiretele lennuliiklusvoogudele, tagades lennujuhtimise võimsuse maksimaalse kasutamise, ning selleks, et liikluse maht oleks kooskõlas lennuliiklusteenuse osutajate deklareeritud võimsusega;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2

punkt b

⇒ uus

910. „lennuliikluse korraldamine“ — kõik õhus ja maa peal tehtavad toimingud ⇒ või teenused ⇐ (lennuliiklusteenused, õhuruumi korraldamine ja lennuliiklusvoogude juhtimine), mis on nõutavad õhusõiduki ohutu ja tõhusa liikumise tagamiseks kõikides lennuetappides;

↓ 549/2004

1011. „lennuliiklusteenused“ — erinevad lennuinfoteenused, häireteenused, lennuliikluse nõustamisteenused ja lennujuhtimisteenused (piirkondlik, lähenemis- ja lähilennujuhtimine);

116. „õhuruumi osa“ — ruumiliselt ja ajaliselt määratletud õhuruum, mille piires aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse;

127. „õhuruumi korraldamine“ — kavandatav tegevus, mille peamine eesmärk on maksimeerida olemasoleva õhuruumi kasutamist dünaamilise ajajagamise abil ja teataval juhtudel eraldada lühiajaliste vajaduste põhjal õhuruum selle kasutajate eri kategooriate seas;

↓ uus

13. „õhuruumi struktuur“ — õhuruumi konkreetse mahuga osa, mis on kindlaks määratud eesmärgiga tagada õhusõiduki ohutu ja optimaalne käitamine;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2

punkt a (kohandatud)

148. „õhuruumi kasutajad“ — üldiseks lennuliikluseks ☒ eeskirjade kohaselt ☒ kasutatavate õhusõidukite käitajad;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt g

~~1523b~~ „häireteenused“ — teenused, mille eesmärgiks on teatada asjaomastele organisatsioonidele lennukitest, mis vajavad otsimis- ja päästeabi, ning vajaduse korral abistada neid organisatsioone;

↓ 549/2004
⇒ uus

~~1613~~ „lähenemislennujuhtimine“ — saabuvate ja lahkuvate õhusõidukite kontrollitavate lendude juhtimine;

~~1712~~ „piirkondlik lennujuhtimine“ — kontrollitavate lendude juhtimine ~~õhuruumis~~ ⇒ lennujuhtimispiirkonnas ⇐;

↓ uus

18. „läheväärtus“ — prognoositud väärtus, mis on mõeldud tulemuseesmärkide seadmiseks ja seotud kindlaksmääratud kulude või kindlaksmääratud ühikuhindadega asjaomase võrdlusperioodi algusele eelnenud aastal;

19. „võrdlusrühm“ — sarnases tegevus- ja majanduskeskkonnas tegutsevate lennuliiklusteenuse osutajate rühm;

20. „jaotusväärtus“ — väärtus, mis on saadud konkreetse lennuliiklusteenuseosutaja kohta, jaotades kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi kõikide lennuliiklusteenuse osutajate vahel, ning mida kasutatakse võrdlusalusena, et hinnata tulemuslikkuse kava projektis seatud tulemuseesmärgi kooskõla kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga;

↓ 549/2004

~~14. teenuste rühm — kaks või rohkem aeronavigatsiooniteenust;~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt d (kohandatud)
⇒ uus

~~2115~~ „sertifikaat“ — ☒ ameti, riikliku pädeva asutuse või ☒ riikliku järelevalveasutuse välja antud mis tahes kujul dokument, mis vastab siseriiklikule

õigusele ning millega kinnitatakse, et ⇨ lennuliikluse korraldamise ja ⇨ aeronavigatsiooniteenuse osutaja vastab selle teenuse osutamiseks vajalikele nõuetele;

⇩ uus

22. „ühine teabeteenus (CIS)“ — teenus, mis seisneb staatiliste ja dünaamiliste andmete kogumises ja levitamises, et võimaldada teenuste osutamist mehitamata õhusõidukite liikluse korraldamiseks;

↓ 549/2004 (kohandatud)

~~2316. „sidepidamisteennused“ — lennunduses kasutatavad paiksed püsi- ja liikuv mobiilsed teenused, et tagada lennuliikluse juhtimise eesmärgil maa-maa, õhk-maa ja õhk-õhk side;~~

~~18. toimimispõhimõte — EATMN-i või selle osa kasutuselevõtmise kriteeriumid;~~

~~2419. „koostisosad“ — materiaalsed esemed, näiteks riistvara, ning immateriaalsed esemed, näiteks tarkvara, millest Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgu (EATMN) koostalitlusvõime sõltub;~~

⇩ uus

25. „lennujuhtimispiirkond“ — maapinna kohal olevast kindlaksmääratud tasandist kõrgemal asuv kontrollitav õhuruum;

26. „ühisotsustamine“ — menetlus, milles otsused tehakse liikmesriikide, operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade ja vajaduse korral teiste osalejate pideva ühistegevuse ja konsulteerimise põhjal;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2

punkt j

⇨ uus

~~2741. „piiriülesed teenused“ — igasugune olukord, kui ühes liikmesriigis pakub aeronavigatsiooniteenuseid ⇨ aeronavigatsiooniteenused, mida pakub ühes liikmesriigis teenuseosutaja, kelle peamine äritegevuse koht on teises liikmesriigis ⇨ kes on sertifitseeritud teises liikmesriigis;~~

⇩ uus

28. „deklaratsioon“ — lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste puhul määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 10 määratletud deklaratsioon;

29. „marsruudi aeronavigatsiooniteenused“ — lennuliiklusteenused, mis on seotud õhusõiduki juhtimisega stardi- ja tõusuetapi lõpust kuni lähenemis- ja maandumisetapi alguseni ning marsruudil osutatavate lennuliiklusteenuste osutamiseks vajalikud aeronavigatsiooniteenused;

30. „marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ — õhuruumiosa, mis algab maapinnalt ja hõlmab ülemist õhuruumi ning kus osutatakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid ja mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas;

↓ 549/2004 (kohandatud)

~~3120.~~ „Eurocontrol“ — Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon, loodud lennuliikluse ohutuse alast koostööd käsitleva 13. detsembri 1960. aasta rahvusvahelise konventsiooniga⁴⁴;

~~3217.~~ „Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrk“ (EATMN) — ~~Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõimet käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 552/2004 (koostalitlusvõime määrus)~~⁴⁵ — ~~1~~ määruse (EL) 2018/1139 VIII lisas punktis 3.1 loetletud süsteemide kogum, mis võimaldab osutada aeronavigatsiooniteenuseid ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☒, sealhulgas ühenduseliidu ja kolmandate riikide piirialadel;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt c (kohandatud)

~~3313a.~~ „☒ Euroopa ☒ lennuliikluse korraldamise üldkava“ — kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ⁴⁶ kooskõlas nõukogu ~~27. veebruari 2007. aasta~~ määruse (EÜ) nr 219/2007⁴⁷ (~~ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks~~), mida on hiljem muudetud, artikli 1 lõikega 2;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt f
⇒ uus

~~3422.~~ „õhuruumi paindlik kasutamine“ — ~~Euroopa Tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) piirkonnas kohaldatav~~ õhuruumi korraldamise kontseptsioon, ⇒ mille aluseks on põhimõte, et õhuruum ei tohiks olla määratud üksnes tsiviil- või sõjaliseks õhuruumiks, vaid seda peaks käsitama pigem ühe tervikuna, kus kõikide kasutajate

⁴⁴ ~~12. veebruari 1981. aasta protokolliga muudetud ning 27. juuni 1997. aasta protokolliga üle vaadatud konventsioon~~

⁴⁵ ~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 33~~

⁴⁶ ELT L 95, 9.4.2009, lk 41.

⁴⁷ Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrus (EÜ) nr 219/2007 ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks (ELT L 064, 2.3.2007, lk 1).

nõudmisi tuleb arvesse võtta nii palju kui võimalik ~~← nagu see on määratletud Eurocontroli avaldatud käsiraamatus „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace”;~~

↓ 549/2004

~~23. lennuinfopiirkond — määratletud mõõtmega õhuruum, mille piires osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid;~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt g

~~3523a.~~ „lennufoteenus” — lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus;

↓ 549/2004

~~24. lennutasand — atmosfääri samarõhu tasand, mis on määratletud õhurõhu 1 013,2 hektopaskali suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatud vahe võrra;~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 2
punkt h

~~25. „funktsionaalne õhuruumiosa” — operatiivsetel vajadustel põhinev õhuruumiosa, mis luuakse riigipiire arvestamata ja milles aeronavigatsiooniteenused ja nendega seotud funktsioonid on tulemustel põhinevad ja optimeeritud, et igas funktsionaalses õhuruumiosas toimuks tõhustatud koostöö aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahel või vajaduse korral kasutataks integreeritud teenuste osutajat;~~

↓ 549/2004 (kohandatud)

⇒ uus

~~3626.~~ „üldine lennuliiklus” — kogu tsiviilõhusõidukite liiklus ning kogu riiklike õhusõidukite (sealhulgas sõjaväe, tolli ja politsei õhusõidukite) liiklus, mis toimub ~~ICAO~~ ☒ 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga asutatud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ☒ protseduuride kohaselt;

~~27. ICAO — rahvusvaheline tsiviillennundusorganisatsioon, mis on asutatud 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga;~~

~~3728.~~ „koostalitlusvõime“ — EATMN-i süsteemide ja koostisosadega nõutavate funktsionaalsete, tehniliste ja käitamisomaduste ning käitamisprotseduuride kogum, et tagada selle ohutu, tõrgeteta ja tõhus käitamine. ~~Koostalitlusvõime saavutamiseks tuleb süsteemid ja koostisosad viia vastavusse oluliste nõuetega;~~

3829. „meteoroloogiateenindused“ — vahendid ja teenused, mille abil varustatakse õhusõidukit ⇨ aeronavigatsiooni eesmärgil ⇨ ilmaprognoosidega, ⇨ -hoiatustega, ⇨ -ülevaadetega ja -vaatlustega ning mis tahes muu meteoroloogilise teabe ja andmetega, mille edastamise on riigid lennunduses kasutamiseks ette näinud;

⇩ uus

39. „riiklik pädev asutus“ — määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 punktis 34 määratletud üksused;

40. „riiklik järelevalveasutus“ — riiklik asutus või riiklikud asutused, kellele liikmesriik on usaldanud käesolevast määrusest tulenevad ülesanded, välja arvatud riikliku pädeva asutuse poolt täidetavad ülesanded;

↓ 549/2004

~~4130.~~ „navigatsiooniteenindused“ — vahendid ja teenused, mille abil antakse õhusõidukile teavet tema asukoha ja ajastamise kohta;

⇩ uus

42. „kriisiolukord võrgu tegevuses“ — olukord, milles ebatavalistest ja ettenägematutest asjaoludest tingituna ei suudeta võrgu läbilaskevõime suure vähenemise või võrgu läbilaskevõime ja nõudluse vahelise olulise tasakaalustamatuse või märkimisväärselt puuduliku teabevahetuse tõttu võrgu ühes või mitmes osas pakkuda nõutaval tasemel lennuliikluse juhtimise ega aeronavigatsiooniteenuseid;

43. „võrgu haldaja“ — üksus, kellele on usaldatud artiklis 26 osutatud võrgu funktsioonide täitmisele kaasaaitamiseks vajalikud ülesanded kooskõlas artikliga 27;

↓ 549/2004

⇨ uus

~~4431.~~ „operatiivandmed“ — teave lennu kõikide etappide kohta, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad, lennujaamade käitajad ja teised asjaosalised vajavad operatiivsetel ~~otsustel~~ ⇨ eesmärkidel ⇨ tegemiseks;

~~32. menetlus — kui seda kasutatakse koostalitlusvõime määruse kontekstis süsteemide tehniliseks või tööks kasutamiseks, siis kohaldatav standardmeetod kokkulepitud ja valideeritud tegutsemisprotseduuride kontekstis, mis vajavad ühtset rakendamist kogu EATMN-is;~~

↓ uus

45. „tulemuslikkuse kava“ — vastavalt olukorrale lennuliiklusteenuse osutajate ja võrgu haldaja koostatud või vastu võetud kava, mille eesmärk on parandada aeronavigatsiooniteenuste osutamist ja võrgu funktsioonide täitmist;

↓ 549/2004

~~4633.~~ „kasutuselevõtt“ — esimene tööks kasutamine pärast esialgset paigaldamist või parandamist;

~~4734.~~ „lennuteede võrk“ — üldise lennuliiklusvoogude määratletud suunamisteede võrk, mis on vajalik lennujuhtimisteenuste osutamiseks;

~~35. marsruut — valitud teekond, mida õhusõiduk lennu ajal järgib;~~

~~36. tõrgeteta toimimine — EATMN-i toimimine sellisel viisil, et kasutaja vaatepunktist toimib süsteem ühtse tervikuna;~~

↓ uus

48. „SESARi määratlemisetapp“ — etapp, mis hõlmab projekti SESAR pikaajalise visiooni, igas lennuetapis täiustusi võimaldava seonduva tegevuskontseptsiooni, EATMNis nõutud oluliste operatiivsete muudatuste ning nõutavate arendus- ja kasutuselevõtuprioriteetide väljatöötamist ja ajakohastamist;

49. „SESARi kasutuselevõtuetaapp“ — industrialiseerimise ja rakendamise järjestikused etapid, mille jooksul tehakse järgmist: SESARi lahenduste rakendamiseks vajalike maapealsete ja pardaseadmete ning -protsesside standardimine, tootmine ja sertifitseerimine (industrialiseerimine); ning SESARi lahendustel põhinevate seadmete ja süsteemide hankimine, paigaldamine ning kasutuselevõtt, sealhulgas seonduvad käitamisprotseduurid (rakendamine);

50. „SESARi arendusetapp“ — etapp, mille jooksul viiakse läbi teadus-, arendus- ja valideerimistoiminguid, mille eesmärk on pakkuda välja küpsed SESARi lahendused;

51. „projekt SESAR“ — Euroopa lennuliikluse korraldamise ajakohastamise projekt, mille eesmärk on tagada liidule kõrgjõudlusega, standarditud ja koostalitlusvõimeline lennuliikluse korraldamise taristu ning mis koosneb innovatsioonitsüklist, mis hõlmab SESARi määratlemisetappi, SESARi arendusetappi ja SESARi kasutuselevõtuetaappi;

52. „SESARi lahendus“ — SESARi arendusetapi rakendatav väljund, millega võetakse kasutusele uued või täiustatud standarditud ja koostalitlusvõimelised käitamisprotseduurid või -tehnoloogiad;

↓ 549/2004

~~5338.~~ „seireteenindused“ — vahendid ja teenused, mida kasutatakse lennuki asukoha määramiseks ohutu hajutamise tagamiseks;

~~5439.~~ „süsteem“ — lennuki pardal ja maa peal asuvate koostisosade ühendamine ning kosmoses asuvad seadmed, mis toetavad aeronavigatsiooniteenuseid kõikides lennu etappides;

↓ uus

55. „terminali aeronavigatsiooniteenused“ — lähilennujuhtimisteenused või lennuvälja lennuinfoteenused, mis hõlmavad lennuliikluse nõustamisteenuseid ja häireteenuseid ning lennuliiklusteenuseid, mis on seotud õhusõiduki saabumise ja lahkumisega kindlaksmääratud vahemaani asjaomasest lennujaamast, mis on vajalikud käitamisnõuete täitmiseks, ning nendega seotud vajalikke aeronavigatsiooniteenuseid;

56. „terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ — liikmesriigi territooriumil asuv lennujaam või lennujaamade rühm, kus osutatakse terminali aeronavigatsiooniteenuseid ja mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas;

↓ 549/2004

~~5740.~~ „parandamine“ — mis tahes süsteemi toimimispõhimõtete muudatused.

↓ 549/2004

~~Artikkel 3~~

~~Ühenduse tegutsemise valdkonnad~~

~~1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühtne reguleeriv raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks koostöös.~~

~~a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus)⁴⁸;~~

~~b) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuste osutamise määrus)⁴⁹; ning~~

⁴⁸

~~ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.~~

~~e) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus)⁴⁹;~~

~~ning rakenduseeskirjadega, mille komisjon võtab vastu käesoleva määruse ning eespool osutatud määruste põhjal.~~

~~2. Lõikes 1 osutatud meetmeid kohaldatakse, ilma et see piiraks käesoleva määruse sätteid.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 3

(kohandatud)

⇒ uus

II PEATÜKK

⊠ RIIKLIKUD JÄRELEVALVEASUTUSED ⊠

Artikkel 34

⊠ Riiklike järelevalveasutuste nimetamine ja loomine ning neid käsitlevad nõuded ⊠

Riiklikud järelevalveasutused

1. Liikmesriigid nimetavad või loovad kas üksi või ühiselt asutuse või asutused oma riikliku järelevalveasutusena, et see võtaks enese kanda käesoleva määruse⊠ga⊠ ning artiklis 3 osutatud meetmete alusel sellisele asutusele määratud ülesannete täitmise.

~~2. Riiklikud järelevalveasutused ei sõltu aeronavigatsiooniteenuste osutajatest. Selline sõltumatus saavutatakse, kui vähemalt tegutsemistasandil hoitakse riiklikud järelevalveasutused ja selliste teenuste osutajad lahus.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 3

⇒ uus

~~32. Riiklikud järelevalveasutused kasutavad oma volitusi erapooletult, sõltumatult ja läbipaistvalt. See saavutatakse asjakohaste juhtimis- ja kontrollimehhanismide kohaldamisega, ⇨ ning on sellele vastavalt korraldatud, mehitatud, juhitud ja rahastatud. ⇨ sealhulgas liikmesriigi haldusasutuste siseselt. Siiski ei takista see riiklikel järelevalveasutustel täitmast oma ülesandeid riiklike tsiviillennundusasutuste või ükskõik millise teise avaliku asutuse töökorra raames.~~

⁴⁹ ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

⁵⁰ ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

3. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on riiklikud järelevalveasutused oma korralduse, toimimise, õigusliku struktuuri ja otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisvad ja sõltumatud mis tahes muust avalik-õiguslikust või eraõiguslikust üksusest.

Riiklikud järelevalveasutused ei sõltu oma korralduse, rahastamisotsuste, õigusliku struktuuri ja otsuste tegemise seisukohast ka ühestki aeronavigatsiooniteenuse osutajast.

4. Liikmesriigid võivad luua riiklikke järelevalveasutusi, mis on pädevad mitmes reguleeritavas sektoris, kui sellised integreeritud reguleerivad asutused vastavad käesolevas artiklis sätestatud sõltumatusnõuetele. Riiklik järelevalveasutus võib olla oma organisatsioonilise struktuuri poolest ka ühendatud nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003⁵¹ artiklis 11 osutatud riikliku konkurentsiasutusega, kui see ühendatud asutus vastab käesolevas artiklis sätestatud sõltumatuse nõuetele.

5. Riiklike järelevalveasutuste töötajate suhtes kohaldatakse järgmisi nõudeid:

- a) nad võetakse tööle selgete ja läbipaistvate protsesside alusel, mis tagavad nende sõltumatuse;
- b) nad valitakse, lähtudes konkreetse töötaja kvalifikatsioonist, kaasa arvatud asjakohasest pädevusest ja vastavatest kogemustest, või nad peavad läbima asjakohase koolituse.

Riiklike järelevalveasutuste töötajad tegutsevad sõltumatult, eelkõige vältides huvide konflikte aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja oma ülesannete täitmise vahel.

6. Lisaks lõikes 5 sätestatud nõuetele nimetab strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud ametisse asjaomase liikmesriigi üksus, kellele otseselt ei kuulu aeronavigatsiooniteenuste osutajad. Liikmesriigid otsustavad, kas need isikud nimetatakse ametisse tähtajaliseks ja pikendatavaks ametiajaks või alaliselt, mis võimaldab neid töölt vabastada üksnes põhjustel, mis ei ole seotud nende poolt tehtavate otsustega. Strateegiliste otsuste eest vastutavad isikud ei küsi ega võta oma ülesannete täitmisel riikliku järelevalveasutuse heaks vastu juhiseid üheltki valitsuselt ega muult avalik-õiguslikult või eraõiguslikult üksuselt ning neil on täielik voli oma töötajate värbamise ja juhtimise üle.

Nad hoiduvad igasugusest otsesest või kaudsest huvist, mida võib pidada nende sõltumatust kahjustavaks ja mis võib mõjutada nende ülesannete täitmist. Sel eesmärgil esitavad nad igal aastal kohustuste deklaratsiooni ja huvide deklaratsiooni, milles märgitakse kõik otsesed või kaudsed huvid.

Strateegiliste otsuste vastuvõtmise, auditeerimise või muude selliste ülesannete eest vastutavad isikud, kes on otseselt seotud aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle tehtava järelevalvega või tulemuseesmärkidega, ei tohi vähemalt kahe aasta jooksul

⁵¹ Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1/2003 asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieskirjade rakendamise kohta (ELT L 1, 4.1.2003, lk 1).

pärast oma ametiaja lõppu riiklikus järelevalveasutuses töötada aeronavigatsiooniteenuse osutajate juures ühelgi töökohal ega täita nende juures ametialaseid kohustusi.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 3

(kohandatud)

⇒ uus

74. Liikmesriigid tagavad, et riiklikel järelevalveasutustel on olemas vajalikud finantsvahendid ja võimalused, et täita tõhusalt ja õigeaegselt ülesandeid, mis on neile määratud käesoleva määrusega. ⇒ Riiklikud järelevalveasutused juhivad oma töötajaid vastavalt oma eelarveassigneeringutele, mis peavad olema proportsionaalsed ülesannetega, mida asutus peab täitma vastavalt artiklile 4. ⇐

↓ uus

8. Liikmesriik võib nõuda, et tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet täidaks artiklites 14, 17, 19, 20, 21, 22 ja 25 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktides sätestatud tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamisega seotud ülesandeid, mille eest käesoleva määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaselt vastutab kõnealuse liikmesriigi riiklik järelevalveasutus.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on kõnealuse taotlusega nõus, saab ta riiklikuks järelevalveasutuseks, kes vastutab kõnealuse taotlusega hõlmatud ülesannete täitmise eest, ning taotluse esitanud liikmesriigi riiklik järelevalveasutus vabastatakse vastutusest nimetatud ülesannete eest. Määruses (EL) 2018/1139 sisalduvaid ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevat ametit puudutavaid eeskirju kohaldatakse nende ülesannete täitmise suhtes, sealhulgas tasude ja maksude kehtestamise suhtes.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 3

⇒ uus

95. Liikmesriigid teatavad komisjonile riiklike järelevalveasutuste nimed, ~~ja~~ aadressid ja nende muudatused ning ⇒ käesoleva artikli ⇐ ~~lõigete 2, 3 ja 4~~ järgimise tagamiseks võetavad meetmed.

↓ uus

10. Komisjon kehtestab üksikasjalikud eeskirjad, milles sätestatakse lõike 5 punktides a ja b osutatud töötajate töölevõtmise ja valimise menetlused. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1
(kohandatud)

Artikkel ~~42~~

Siseriiklike järelevalveasutuste ülesanded

1. ~~Raammääruse~~ Artiklis ~~3~~ ~~4~~ osutatud ~~siseriiklikud järelevalveasutused~~ tagavad ~~asjakohase järelevalve käesoleva määruse rakendamise ja eelkõige nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutu ja tõhusa tegutsemise üle, kes osutavad teenuseid seoses selle liikmesriigi vastutada oleva õhuruumiga, kes asjakohase asutuse määras või asutas~~.

↓ uus

- a) teevad artiklis 6 osutatud majandussertifikaatide väljaandmiseks vajalikke toiminguid, sealhulgas järelevalvet nende majandussertifikaatide omanike üle;
 - b) teevad järelevalvet hankenõuete nõuetekohase kohaldamise üle vastavalt artikli 8 lõikele 6;
 - c) kohaldavad artiklites 10–17 ja 19–22 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktides sätestatud tulemuslikkuse kavasid ja tasusüsteeme nimetatud artiklites ja õigusaktides kindlaksmääratud ülesannete piires ning teevad järelevalvet määruse kohaldamise üle määratud lennuliiklusteenuseosutajate raamatupidamisarvestuse läbipaistvuse osas kooskõlas artikliga 25.
2. Riiklikud järelevalveasutused vastutavad ühise teabeteenuse osutamise hindamise ja hinnakujunduse heakskiitmise eest kooskõlas artikliga 9.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1
(kohandatud)

⇒ uus

~~32. Selleks korraldab iga siseriiklik järelevalveasutus nõuetekohaseid~~ ☒ viib läbi vajalikke ☒ kontrole ja ~~ülevaatusi~~ ☒ , auditeid ja muid järelevalvetoiminguid ☒ , et ☒ teha kindlaks käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides sätestatud nõuete võimalikud rikkumised, mille panevad toime nende järelevalve alla kuuluvad üksused ☒ kontrollida vastavust käesoleva määruse nõuetele, sh aeronavigatsiooniteenuste osutamise personalinõuetele.

Ta võtab kõik vajalikud täitemeetmed, mis võivad vajaduse korral hõlmata artikli 6 kohaselt tema poolt välja antud majandussertifikaatide muutmist, piiramist, peatamist või kehtetuks tunnistamist.

Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja ühise teabeteenuse osutajad peavad järgima meetmeid, mida riiklikud järelevalveasutused on sel eesmärgil võtnud.

↓ uus

Artikkel 5

Riiklike järelevalveasutuste vaheline koostöö

1. Riiklikud järelevalveasutused vahetavad teavet ja teevad koostööd määruse (EL) 2018/1139 artiklis 114a osutatud tulemuslikkuse hindamise nõuandekogu raames loodud võrgus.

2. Riiklikud järelevalveasutused teevad tihedat koostööd, kui see on asjakohane, töökokkulepete kaudu, et aidata üksteist oma seire- ja järelevalveülesannete täitmisel ning uurimiste ja ülevaatustega seotud küsimustes.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1
(kohandatud)

⇒ uus

3. ~~Funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle~~ ⇒ Riiklikud järelevalveasutused hõlbustavad aeronavigatsiooniteenuse osutajatel piiriüleste teenuste osutamist, et parandada võrgu toimimist. Aeronavigatsiooniteenuste osutamise korral ⇐ ☒ kahe või enama ☒ ~~rohkem kui ühe riigi vastutada oleva õhuruumi~~ ☒ liikmesriigi ☒ vastutusalasse kuuluvas õhuruumis sõlmivad asjaomased liikmesriigid omavahel kokkuleppe ⇒ käesoleva määrusega ette nähtud ⇐ järelevalve tegemiseks ☒ asjaomaste ☒ ~~nende~~ aeronavigatsiooniteenuse osutajate osas ~~kes osutavad nende õhuruumiosadega seotud teenuseid.~~ ⇒ Asjaomased riiklikud järelevalveasutused võivad koostada kava, milles täpsustatakse eespool nimetatud kokkuleppe jõustamiseks tehtava koostöö rakendamist. ⇐

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1

~~4. Riiklikud järelevalveasutused teevad tihedat koostööd, et tagada piisav järelevalve nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle, kellel on ühelt liikmesriigilt saadud kehtiv sertifikaat, kuid kes samuti osutavad teise liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumiga seotud teenuseid. Selline koostöö sisaldab menetlust selliste juhtudega tegelemiseks, mille puhul määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b lõikes 1-6 sätestatud kohaldatavatest ühistest nõuetest või II lisas sätestatud tingimustest ei ole kinni peetud.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1

~~5. Aeronavigatsiooniteenuste piiriülese osutamise puhul sisaldab see kord kokkulepet lõigetes 1 ja 2 sätestatud järelvalveülesannete ja järelvalve tulemuste vastastikuse tunnustamise kohta. Selline vastastikune tunnustamine kehtib ka siis, kui riiklike järelvalveasutuste vaheline tunnustamise kord on kehtestatud teenuseosutajate sertifitseerimisprotsessi suhtes.~~

↓ uus

4. Kui aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse teise liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, nähakse lõikes 3 osutatud kokkulepetes ette käesolevas määruses sätestatud järelvalveülesannete ja nende ülesannete täitmise tulemuste vastastikune tunnustamine kõigi asjaomaste asutuste poolt. Nendes märgitakse ka, milline riiklik järelvalveasutus vastutab artiklis 6 sätestatud majandussertifikaatide väljaandmise eest.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1

⇒ uus

~~65.~~ Kui siseriiklik õigus seda võimaldab, võivad riiklikud järelvalveasutused piirkondliku koostöö huvides samuti sõlmida kokkuleppeid järelvalvekohustuste jagamise kohta. ⇒ Nad teavitavad nendest kokkulepetest komisjoni. ⇐

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1

~~Artikkel 3~~

~~Kvalifitseeritud üksused~~

~~1. Riiklikud järelvalveasutused võivad otsustada delegeerida artikli 2 lõikes 2 osutatud kontrollide ja ülevaatuste tegemise tervenisti või osaliselt kvalifitseeritud üksustele, kes täidavad I lisas sätestatud nõudeid.~~

~~2. Riikliku järelvalveasutuse antud volitus kehtib ühenduses kolm aastat, kusjuures seda võib pikendada. Riiklikud järelvalveasutused võivad anda kõikidele ühenduses asuvatele kvalifitseeritud üksustele juhiseid selliste kontrollide ja ülevaatuste tegemiseks.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

~~Artikkel 10~~

~~Sidusrühmadega konsulteerimine~~

~~1. Liikmesriigid, tegutsedes siseriikliku õiguse kohaselt, kehtestavad konsulteerimismehhanismid, et asjakohaselt kaasata sidusrühmad, sealhulgas lennunduspersonali esindavad organisatsioonid, ühtse Euroopa taevalaenu rakendamisse.~~

↓ 550/2004 (kohandatud)

III PEATÜKK

~~TEENUSTE OSUTAMIST KÄSITLEVAD EESKIRJAD~~ ☒ TEENUSTE ☒ OSUTAMINE

↓ 550/2004 (kohandatud)

~~Artikkel 6~~

~~Ühised nõuded~~

~~Aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised eeskirjad kehtestatakse raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud korras. Ühised nõuded sisaldavad järgmist:~~

~~tehniline ja tegevuspädevus ning suutelisus,~~

~~süsteemid ja menetlused ohutuse ja kvaliteedi korralduseks,~~

~~aruandlussüsteemid,~~

~~teenuste kvaliteet,~~

~~majanduslik tugevus,~~

~~vastutus ja kindlustuskaitse,~~

~~omandiline kuuluvus ja organisatsiooniline struktuur, sealhulgas huvikonfliktide vältimine,~~

~~inimressursid, sealhulgas piisavad töölevõtmise kavad,~~

~~julgeolek.~~

Artikkel ~~6~~7

☒ Aeronavigatsiooniteenuse osutajate majanduslik ☒ sertifitseerimine ☒ ja neile esitatavad nõuded ☒

~~1. Igasuguste aeronavigatsiooniteenuste osutamise suhtes kohaldatakse liikmesriikide sertifitseerimist.~~

↓ 550/2004

~~2. Sertifitseerimistaotlused esitatakse selle liikmesriigi siseriiklikule järelevalveasutusele, kus on taotleja põhitegevuskoht ja kus on vajadusel tema registrijärgne asukoht.~~

↓ uus

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajatel peab lisaks sertifikaatidele, mida nad peavad omama vastavalt määruse (EL) nr 2018/1139 artiklile 41, olema majandussertifikaat. Majandussertifikaat antakse välja taotluse alusel, kui taotleja on tõendanud, et tal on piisav finantsstabiilsus ning ta on võtnud asjakohase vastutuse ja kindlustuskaitse.

Käesolevas lõikes osutatud majandussertifikaati võidakse piirata või see võidakse peatada või kehtetuks tunnistada, kui selle omanik ei vasta enam selle sertifikaadi väljaandmise ja omamise nõuetele.

2. Üksus, millel on lõikes 1 osutatud majandussertifikaat ja määruse (EL) nr 2018/1139 artiklis 41 osutatud sertifikaat, võib osutada liidus õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniteenuseid mittediskrimineerivatel tingimustel, ilma et see piiraks artikli 7 lõike 2 kohaldamist.

3. Lõikes 1 osutatud majandussertifikaadi ja määruse (EL) nr 2018/1139 artiklis 41 osutatud sertifikaadi suhtes võib kohaldada ühte või mitut I lisas sätestatud tingimust. Sellised tingimused on objektiivselt põhjendatud, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja läbipaistvad. Komisjonil on õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 36, et muuta I lisas sätestatud loetelu eesmärgiga tagada majanduslikult võrdsed võimalused ja teenuste osutamise vastupidavus.

4. Selle liikmesriigi riiklikud järelevalveasutused, kus asub majandussertifikaati taotleva füüsilise või juriidilise isiku peamine äritegevuse koht või selle puudumise korral tema elukoht või asukoht, vastutavad käesolevas artiklis sätestatud ülesannete täitmise eest seoses majandussertifikaatidega. Aeronavigatsiooniteenuste osutamise korral kahe või enama liikmesriigi vastutusalasse kuulavas õhuruumis on vastutavad riiklikud järelevalveasutused artikli 5 lõike 4 kohaselt kindlaks määratud asutused.

5. Lõike 1 kohaldamiseks riiklikud järelevalveasutused:

a) võtavad vastu ja hindavad neile esitatud taotlusi ning, kui see on asjakohane, siis annavad välja või pikendavad majandussertifikaate;

b) teevad majandussertifikaatide omanike üle järelevalvet.

6. Komisjon võtab kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakenduseeskirjad, milles käsitletakse üksikasjalikke nõudeid finantsstabiilsuse, eelkõige finantstugevuse ja finantsalase vastupidavuse kohta, samuti seoses vastutuse ja kindlustuskaitsega. Selleks et tagada käesoleva artikli lõigete 1, 4 ja 5 ühtne rakendamine ning neile vastavus, võtab komisjon vastavalt artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusele vastu rakendusaktid, kehtestades üksikasjalikud sätted seoses sertifitseerimise ning uurimiste, kontrollide, auditite ja muude selliste järelevalvetoimingute läbiviimise eeskirjade ning

korraga, mis on vajalikud, et tagada riikliku järelevalveasutuse tõhus järelevalve üksuste üle, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust.

↓ 550/2004

~~3. Siseriiklikud järelevalveasutused väljastavad sertifikaadid aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, kui nad vastavad artiklis 6 osutatud ühistele nõuetele. Sertifikaadid võib väljastada eraldi iga raammääruse artiklis 2 määratletud aeronavigatsiooniteenuse tüübi või selliste teenuste rühma jaoks, samuti olukorras, kus lennuliiklusteenuste osutaja, olenemata tema õiguslikust seisundist, kasutab ja peab ülal oma teabe, navigatsiooni ja jälgimissüsteeme. Sertifikaate kontrollitakse regulaarselt.~~

~~4. Sertifikaatides määratletakse aeronavigatsiooniteenuse osutajate õigused ja kohustused, sealhulgas õhuruumi kasutajate mittediskrimineeriv juurdepääs teenustele, võttes eelkõige arvesse ohutust. Sertifitseerimise suhtes võib kohaldada ainult II lisa sätestatud tingimusi. Sellised tingimused on objektiivselt põhjendatud, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja läbipaistvad.~~

~~5. Olenemata lõikest 1, võivad liikmesriigid lubada osutada aeronavigatsiooniteenuseid kogu nende vastutusalasse kuulavas õhuruumis või selle osas ilma sertifitseerimiseta juhul, kui selliste teenuste osutaja osutab peamiselt muule kui üldisele lennuliiklusele suunatud teenust. Sellistel juhtudel teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni ja teisi liikmesriike oma otsusest ja ühiste nõuete maksimaalse järgimise tagamiseks võetud meetmetest.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 3

~~7. Riiklikud järelevalveasutused kontrollivad, kas ühiseid nõudeid ja sertifikaatidega seotud tingimusi täidetakse. Sellise seire üksikasjad märgitakse liikmesriikide poolt raammääruse artikli 12 lõike 1 kohaselt esitatavatesse aastaaruannetesse. Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et sertifikaadi omanik ei täida enam selliseid nõudeid või tingimusi, võtab ta asjakohased meetmed, tagades samas teenuste järjepidevuse, tingimusel, et ohutus on tagatud. Selliste meetmete hulka võib kuuluda sertifikaadi tühistamine.~~

↓ 550/2004

~~8. Liikmesriik tunnustab iga sertifikaati, mille teine liikmesriik on käesoleva artikli kohaselt välja andnud.~~

~~9. Erandlike asjaolude korral võivad liikmesriigid käesoleva artikli järgimise lükata edasi kuueks kuuks alates artikli 19 lõike 2 kohaselt arvutatud kuupäevast. Liikmesriigid teavitavad komisjoni sellisest edasilükkamisest, esitades edasilükkamise põhjused.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 4

⇒ uus

Artikkel 7~~8~~

Lennuliiklusteenuse osutajate määramine

1. Liikmesriigid tagavad, et nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi igas konkreetses osas osutab lennuliiklusteenuseid ainult üks teenuseosutaja. Selleks määravad liikmesriigid ~~lennuliiklusteenuste osutaja, kellel on ühenduses kehtiv sertifikaat.~~ ⇒ eraldi või ühiselt ühe lennuliiklusteenuseosutaja või mitu lennuliiklusteenuseosutajat. Lennuliiklusteenuse osutajad peavad vastama järgmistele tingimustele: ⇐

↓ uus

- a) neil on kehtiv sertifikaat või kehtiv deklaratsioon, millele on viidatud määruse (EL) 2018/1139 artiklis 41, ning majandussertifikaat kooskõlas artikli 6 lõikega 1;
- b) nad vastavad riiklikele julgeoleku- ja kaitsenõuetele.

Iga otsus lennuliiklusteenuse osutaja määramise kohta kehtib maksimaalselt kümme aastat. Liikmesriigid võivad otsustada pikendada lennuliiklusteenuse osutaja määramist.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 4

(kohandatud)

⇒ uus

~~2. Piiriüleste teenuste osutamise puhul tagavad liikmesriigid, et nende siseriiklik õigussüsteem ei takistaks käesoleva artikli ja artikli 10 lõike 3 järgimist, nõudes, et lennuliiklusteenuste osutajad, kes osutavad teenuseid selle liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis peavad ⇒ Lennuliiklusteenuseosutajate määramise suhtes ei kohaldata ühtegi tingimust, mille kohaselt kõnealused teenuseosutajad peavad ⇐ :~~

a) olema otseselt või enamusosaluse kaudu ~~selle~~ ☒ määrava ☒ liikmesriigi või selle kodanike omanduses;

b) omama peamist äritegevuse kohta või registrijärgset asukohta ~~selle~~ ☒ määrava ☒ liikmesriigi territooriumil; ~~või~~

c) kasutama ainult ~~selles~~ ☒ määravas ☒ liikmesriigis asuvaid rajatisi.

3. Liikmesriigid ~~määratlevad~~ ⇒ määravad kindlaks ⇐ ~~määratud~~ ⇒ eraldi või ühiselt määratud ⇐ lennuliiklusteenuseosutajate õigused ja kohustused. Kohustused ~~võivad sisaldada~~ ⇒ sisaldavad ⇐ tingimusi, mis käsitlevad ~~sellise asjakohase teabe~~ ☒ selliste asjakohaste

andmete ~~õigsel ajal esitamist~~ kättesaadavaks tegemist, mis võimaldavad teha kindlaks kõik õhusõidukite liikumised nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 4

~~4. Liikmesriikidel on lennuliiklusteenuste osutaja valimisel diskretsiooniõigus, tingimusel et teenuseosutaja vastab artiklites 6 ja 7 osutatud nõuetele ja tingimustele.~~

~~5. Artikli 16_9a kohaselt kehtestatud funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle rohkem kui ühe liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi, määravad asjaomased liikmesriigid ühiselt käesoleva artikli lõike 1 kohaselt ühe või mitu lennuliiklusteenuste osutajat vähemalt üks kuu enne selle õhuruumiosa kasutuselevõttu.~~

46. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsustest, milles käsitletakse lennuliiklusteenuse osutajate määramist nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi konkreetse osa jaoks.

↓ uus

Artikkel 8

CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamise tingimused

1. Kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad lennuliiklusteenuse osutajad otsustada hankida CNS-, AIS-, ADS- või MET-teenuseid turutingimustel.

Kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad liikmesriigid lubada lennujaamade käitajatel hankida lähilennujuhtimise jaoks terminali lennuliiklusteenuseid turutingimustel.

Lisaks, kui see võimaldab õhuruumi kasutajatel suurendada kulutõhusust, võivad liikmesriigid lubada lennujaamade käitajatel või asjaomasel riiklikul järelevalveasutusel hankida lähenemislennujuhtimise jaoks terminali lennuliiklusteenuseid turutingimustel.

2. Teenuste hankimine turutingimustel põhineb võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel, mis on kooskõlas liidu õigusega, sealhulgas asutamislepingu konkurentsieeskirjadega. Hankemenetlus asjaomaste teenuste hankimiseks töötatakse välja nii, et konkureerivad teenuseosutajad saaksid selles tõhusalt osaleda, sealhulgas hankemenetluse korrapärase taasavamise kaudu.

3. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et hoida marsruudi lennuliiklusteenuste osutamise korraldus lahus CNS-, AIS-, ADS-, MET- ja terminali lennuliiklusteenuste osutamisest ning et artikli 25 lõikes 3 osutatud raamatupidamisarvestuse eristamist käsitlev nõue oleks täidetud.

4. CNS-, AIS-, ADS-, MET- või terminali lennuliiklusteenuse osutaja võib valida liikmesriigis teenuseid osutama üksnes juhul, kui:

- (a) ta on artikli 6 lõigete 1 ja 2 kohaselt sertifitseeritud;
- (b) tema peamine äritegevuse koht asub liikmesriigi territooriumil;
- (c) liikmesriigile või liikmesriigi kodanikele kuulub rohkem kui 50 % teenuseosutajast ja nad omavad selle üle tõhusat otsest või kaudset kontrolli kas ühe või mitme vaheettevõtte kaudu, välja arvatud juhul, kui see on sätestatud kolmanda riigiga sõlmitud lepingus, mille üks osaline on liit ning
- (d) asjaomane teenuseosutaja vastab riikliku julgeoleku ja riigikaitsega seotud nõuetele.

5. Artikleid 14, 17 ja 19–22 ei kohaldata terminali lennuliiklusteenuse osutajate suhtes, kes on määratud hankemenetluse tulemusel vastavalt lõike 1 teisele ja kolmandale lõigule. Need terminali lennuliiklusteenuse osutajad esitavad andmeid lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kohta sellistes põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus, riiklikule järelevalveasutusele ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile järelevalve eesmärgil.

6. Riiklikud järelevalveasutused tagavad, et lennuliiklusteenuse osutajate ja lennujaamade käitajate hankimine, nagu on osutatud lõikes 1, toimub vastab lõikele 2, ning kohaldavad vajaduse korral parandusmeetmeid. Terminali lennuliiklusteenuste korral peavad nad heaks kiitma terminali lennuliiklusteenuste tehnilise kirjelduse, mis hõlmab teenuse kvaliteeti käsitlevaid nõudeid. Riiklikud järelevalveasutused pöörduvad konkurentsieeskirjade kohaldamisega seotud küsimustes nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklis 11 osutatud riikliku konkurentsiasutuse poole.

Artikkel 9

Ühiste teabeteenuste osutamine

1. Ühiste teabeteenuste osutamise korral peavad levitatavad andmed olema piisavalt terviklikud ja kvaliteetsed, et võimaldada ohutult osutada mehitamata õhusõidukite liikluse juhtimise teenuseid.

2. Ühiste teabeteenuste hind põhineb asjaomase teenuse osutamise püsi- ja muutuvkuludel ning võib hõlmata ka hinnalisandit, mis kajastab asjakohast riski ja tootluse vahelist tasakaalu.

Esimeses lõigus osutatud kulud esitatakse raamatupidamisarvestuses, mida peetakse eraldi asjaomase ettevõtja muu tegevusega seotud raamatupidamisarvestusest, ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

3. Ühise teabeteenuse osutaja kehtestab hinna vastavalt lõikele 2, lähtudes asjaomase riikliku järelevalveasutuse hinnangust ja heakskiidust.

4. Mis puutub lendudesse konkreetses õhuruumis, mille liikmesriigid on määranud mehitamata õhusõidukite käitamiseks, siis tehakse asjakohased operatiivandmed aeronavigatsiooniteenuse osutajate poolt reaalajas kättesaadavaks. Ühise teabeteenuse osutajad kasutavad neid andmeid üksnes enda osutatavate teenustega seotud operatiivsetel eesmärkidel. Vajalikud operatiivandmed tehakse kättesaadavaks ühise teabeteenuse

osutajatele kedagi diskrimineerimata ning ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitika huve.

Sellistele andmetele juurdepääsu hinnad põhinevad andmete kättesaadavaks tegemise piirkulul.

↓ 550/2004

~~Artikkel 9~~

~~Meteoroloogiateenuste osutajate määramine~~

~~1. Liikmesriigid võivad määrata meteoroloogiateenuste osutaja, kes varustaks kogu nende liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat õhuruumi või selle osa meteoroloogiliste andmetega, võttes arvesse ohutusega seotud kaalutlusi.~~

~~2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsustest, mis käsitlevad meteoroloogiateenuste osutajate määramist.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

(kohandatud)

⇒ uus

Artikkel ~~10~~11

Tulemuslikkuse kava

1. Selleks et parandada aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust ja võrgufunktsioone ühtses Euroopa taegas, ~~koostatakse~~ ⇒ kohaldatakse vastavalt käesolevale artiklile ning artiklitele 11–18 ⇐ aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks tulemuslikkuse kava. ~~See sisaldab järgmist:~~

2. Tulemuslikkuse kava rakendatakse võrdlusperioodidel, mis hõlmavad minimaalselt kahte aastat ja maksimaalselt viit aastat. Tulemuslikkuse kava sisaldab järgmist:

a) kogu ~~ühendust~~ ☒ ELi ☒ hõlmavad tulemuseesmärgid ☒ põhilistes tulemusvaldkondades ☒ nagu ~~ohutus~~, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ⇒ iga võrdlusperiood kohta ⇐ ~~suhtes~~;

b) ~~riikide~~ ☒ tulemuslikkuse ☒ kavad või kavade funktsionaalsete õhuruumiosade kohta, sealhulgas ⇒ siduvad ⇐ tulemuseesmärgid, tagades ~~koostöö~~ kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega ⇒ punktis a märgitud põhilistes tulemusvaldkondades iga võrdlusperioodi kohta ⇐ ; ja

c) ~~aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide~~ tulemuslikkuse perioodiline läbivaatamine, järelevalve ja võrdlusuuringud ⇒ põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ⇐ .

Komisjon võib lisada täiendavaid põhilisi tulemusvaldkondi tulemuseesmärkide seadmise või järelvalve eesmärgil, kui see on vajalik tulemuslikkuse parandamiseks.

~~2. Komisjon võib vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele määrata Eurocontrol'i või mõne muu sõltumatu ja pädeva organi tegutsema tulemuslikkuse kontrolli organina. Tulemuslikkuse kontrolli organi roll on abistada komisjoni kooskõlas riiklike järelvalveasutustega ja abistada nõudmisel riiklikke järelvalveasutusi lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava rakendamisel. Komisjon tagab, et tulemuslikkuse kontrolli organ tegutseb talle komisjoni poolt usaldatud ülesannete täitmisel sõltumatult.~~

~~3. a) Komisjon võtab pärast seda, kui ta on võtnud arvesse riiklike järelvalveasutuste asjaomast panust riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, vastu kogu ühendust hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuslikkuse eesmärgid vastavalt artikli osutatud regulatiivkomitee menetlusele.~~

~~b) Lõike 1 punktis b osutatud riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade kavad koostavad riiklikud järelvalveasutused ja need võtab vastu liikmesriik. Kõnealused kavad sisaldavad siduvaid riiklikke eesmärke või eesmärke funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ja liikmesriigi poolt vastu võetud asjakohast stimuleerimiskava. Kavade koostamisel konsulteeritakse aeronavigatsiooniteenuste osutajate, õhuruumikasutajate esindajate ja vajaduse korral lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega.~~

~~c) Komisjon hindab riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärkide kooskõla kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega, kasutades lõike 6 punktis d osutatud hindamiskriteeriumeid.~~

~~Juhul kui komisjon tuvastab, et üks või mitu riiklikku või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärkide kogumit ei vasta hindamiskriteeriumidele, võib ta otsustada vastavalt artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele anda asjaomasele riiklikule järelvalveasutusele soovitusel esitada korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid. Asjaomane liikmesriik võtab vastu korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid ja vajalikud meetmed, millest teavitatakse õigeaegselt komisjoni.~~

~~Juhul kui komisjon leiab, et korrigeeritud tulemuslikkuse eesmärgid ja asjakohased meetmed ei ole piisavad, võib ta otsustada vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, et asjaomased liikmesriigid võtavad parandusmeetmeid.~~

~~Teise võimalusena võib komisjon piisavate toetavate tõenditega otsustada kogu ühendust hõlmavad tulemuslikkuse eesmärgid vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele läbi vaadata.~~

~~d) Lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava võrdlusperiood hõlmab minimaalselt kolme aastat ja maksimaalselt viit aastat. Juhul kui riiklikke või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärke ei saavutata, võivad liikmesriigid ja/või riiklikud järelvalveasutused kõnealusel ajavahemikul kohaldada enda määratletud asjakohaseid meetmeid. Esimene võrdlusperiood hõlmab lõikes 6 osutatud rakenduseeskirjade vastuvõtmisele järgnevat esimest kolme aastat.~~

~~e) Komisjon viib läbi tulemuslikkuse eesmärkide saavutamise korrapäraseid hindamisi ja esitab tulemused ühtse taeva komiteele.~~

3. ~~Lõikes 1 viidatud tulemuslikkuse kava osas kehtivad järgmised menetlused~~ ☒ Lõike 2 punktid a, b ja c põhinevad järgmisel ☒ :

- a) kõikidelt asjaomastelt pooltelt, sealhulgas aeronavigatsiooniteenuse osutajatelt, õhuruumi kasutajatelt, lennujaamade käitajatelt, lennujaamade koordinaatoritelt, riiklikelt järelevalveasutustelt, ⇒ riiklikelt pädevatelt asutustelt, ⇐ liikmesriikidelt ⇒, ametilt, võrgu haldajalt ⇐ ja Eurocontrolilt aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkust käsitlevate asjakohaste andmete kogumine, kontroll, analüüs, hindamine ja levitamine;

↓ uus

- b) põhilised tulemusnäitajad eesmärkide seadmiseks keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades;
- c) näitajad tulemuslikkuse jälgimiseks keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades;
- d) metoodika tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide väljatöötamiseks aeronavigatsiooniteenuste jaoks ning metoodika tulemuslikkuse kava ja tulemuseesmärkide väljatöötamiseks võrgu funktsioonide jaoks;
- e) tulemuslikkuse kavade projektide ning aeronavigatsiooniteenuste ja võrgu funktsioonide eesmärkide hindamine;
- f) tulemuslikkuse kavade järelevalve, sealhulgas asjakohased häiremehhanismid tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide läbivaatamiseks ning kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide läbivaatamiseks võrdlusperioodi jooksul;
- g) aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusuuring;
- h) stimuleerimiskavad, sealhulgas negatiivsed rahalised stiimulid, mida kohaldatakse juhul, kui lennuliiklusteenuse osutaja ei järgi võrdlusperioodi jooksul asjaomaseid siduvaid tulemuseesmärke või kui ta ei ole rakendanud artiklis 35 osutatud asjakohaseid ühisprojekte. Selliste negatiivsete rahaliste stiimulite puhul võetakse eelkõige arvesse selle teenuseosutaja pakutavate teenuste kvaliteedi halvenemist seetõttu, et ta ei järgi tulemuseesmärke või ei rakenda ühisprojekte, ning nende mõju võrgule;
- i) riskijagamissüsteemid liikluse ja kulude puhul;
- j) eesmärkide seadmise, tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide hindamise, järelevalve ja võrdlusuuringute ajakavad;
- k) metoodika marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste ühiste kulude jaotamiseks kahe teenusekategorია vahel;
- l) mehhanismid, et tegeleda ettenägematute ja oluliste sündmustega, millel on oluline mõju tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamisele.

Artikkel 11

Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamine

1. Komisjon võtab vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste jaoks sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus iga võrdlusperioodi kohta kooskõlas artikli 37 lõikes 2 ning käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud nõuandemenetlusega. Komisjon võib kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega määrata kindlaks täiendavad lähteväärtused, jaotusväärtused või võrdlusrühmad, et võimaldada tulemuslikkuse kavade projektide hindamist ja heakskiitmist vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kriteeriumidele.

2. Lõikes 1 osutatud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid määratakse kindlaks järgmiste oluliste kriteeriumide alusel:

a) need aitavad järk-järgult ja jätkuvalt suurendada aeronavigatsiooniteenuste operatiivset ja majanduslikku tulemuslikkust;

b) need on realistlikud ja neid on võimalik saavutada asjaomase võrdlusperioodi jooksul, edendades samal ajal pikemaajalist struktuurset ja tehnoloogilist arengut, mis võimaldab aeronavigatsiooniteenuste tõhusat, jätkusuutlikku ja vastupidavat osutamist.

3. Selleks et valmistada ette oma otsuseid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kohta, kogub komisjon sidusrühmadelt vajalikku teavet. Komisjoni nõudmise korral abistab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet komisjoni nende otsuste analüüsimisel ja ettevalmistamisel, esitades oma arvamuse.

Artikkel 12

Marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste liigitus

1. Enne iga võrdlusperioodi algust teatab iga liikmesriik komisjonile, milliseid aeronavigatsiooniteenuseid ta kavatab oma vastutusalasasse kuuluvas õhuruumis kõnealusel ajavahemikul osutada, liigitades need vastavalt marsruudi aeronavigatsiooniteenusteks ja terminali aeronavigatsiooniteenusteks. Samal ajal teavitab iga liikmesriik komisjoni määratud lennuliiklusteenuseosutajatest, kes osutavad asjaomaseid marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid ja terminali aeronavigatsiooniteenuseid.

2. Komisjon võtab aegsasti enne asjaomase võrdlusperioodi algust vastu igale liikmesriigile adresseeritud rakendusotsused selle kohta, kas asjaomaste teenuste kavandatav liigitus vastab artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele. Komisjoni nõudmise korral abistab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet komisjoni nende otsuste analüüsimisel ja ettevalmistamisel, esitades oma arvamuse.

3. Kui lõike 2 alusel vastu võetud otsuses leitakse, et kavandatav liigitus ei vasta artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele, esitab asjaomane liikmesriik seda otsust arvesse võttes uue teate, mille tingimused vastavad neile kriteeriumidele. Komisjon võtab selle teate kohta vastu otsuse kooskõlas lõikega 2.

4. Asjaomased määratud lennuliiklusteenuseosutajad lähtuvad oma marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuseid käsitlevate tulemuslikkuse kavade projektide puhul liigitustest, mille kohta komisjon on kindlaks teinud, et need vastavad artikli 2 punktides 28 ja 55 sätestatud kriteeriumidele. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet lähtub samadest liigitustest, kui ta hindab kulude jaotamist marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel artikli 13 lõike 3 alusel.

Artikkel 13

Määratud lennuliiklusteenuseosutajate tulemuslikkuse kavad ja tulemuseesmärgid seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutamisega

1. Marsruudi lennuliiklusteenuste osutamiseks määratud lennuliiklusteenuseosutajad võtavad igaks võrdlusperioodiks vastu tulemuslikkuse kavad seoses kõigi marsruudi lennuliiklusteenustega, mida nad osutavad ning vajaduse korral hangivad teistelt teenuseosutajatelt.

Tulemuslikkuse kavade projektid võetakse vastu pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. Need sisaldavad marsruudi lennuliiklusteenuste tulemuseesmärke, mis on kindlaks määratud sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ning mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Tulemuslikkuse kava projektides võetakse arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava. Tulemuslikkuse kava projektid tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

2. Lõikes 1 osutatud marsruudi lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad võrgu haldaja esitatud asjakohast teavet. Enne kõnealuste kavade projektide vastuvõtmist konsulteerivad määratud lennuliiklusteenuseosutajad õhuruumi kasutajate esindajatega ning vajaduse korral sõjaväevõimude, lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad esitavad kõnealused kavad ka nende sertifitseerimise eest vastutavale riiklikule pädevale asutusele, kes kontrollib vastavust määrusele (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.

3. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis on kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kõigis põhilistes tulemusvaldkondades ja vastavad kolmandas lõikes sätestatud lisatingimustele.

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuse tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega tehakse kindlaks järgmiste kriteeriumide alusel:

a) kui jaotusväärtused on kehtestatud kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, siis tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide võrdlus nende jaotusväärtustega;

b) hinnangu andmine tulemuslikkuse suurenemisele nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

c) asjaomase lennuliiklusteenuseosutaja kavandatud tulemuslikkuse taseme võrdlus teiste samasse võrdlusrühma kuuluvate lennuliiklusteenuseosutajate kavandatud tulemuslikkuse tasemega.

Lisaks peab tulemuslikkuse kava projekt vastama järgmistele tingimustele:

a) põhieeldused, millele tuginetakse eesmärkide seadmisel, ja kavandatavad meetmed eesmärkide saavutamiseks võrdlusperioodi jooksul, sealhulgas kasutatud lähteväärtused, liiklusprognoosid ja majanduslikud eeldused, peavad olema täpsed, piisavad ja sidusad;

b) tulemuslikkuse kava projekt peab olema täielik nii andmete kui ka lisamaterjalide osas;

c) tasude kulubaas peab vastama artiklis 20 sätestatud nõuetele.

4. Kulude jaotamist marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel hindab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet, lähtudes artikli 10 lõike 3 punktis k osutatud metoodikast ning komisjoni poolt artikli 12 kohaselt hinnatud eri teenuste liigitusest.

5. Lõikes 1 osutatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid, sealhulgas vajaduse korral kulude jaotus marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel, esitatakse tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile hindamiseks ja heakskiitmiseks.

6. Kui määratud lennuliiklusteenuseosutaja osutab nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid, hindab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet kõigepealt kulude jaotust vastavate teenuste vahel kooskõlas lõikega 4.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et kulude jaotus ei vasta lõikes 4 osutatud metoodikale või liigitusele, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuse osutaja uue tulemuslikkuse kava projekti, mis on kooskõlas selle metoodika ja liigitusega.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et kulude jaotus vastab eespool osutatud metoodikale ja liigitusele, teeb ta selle kohta otsuse, teavitades asjaomast määratud lennuliiklusteenuseosutajat ja riiklikku järelevalveasutust. Riiklik järelevalveasutus peab järgima selle otsuse järeldusi seoses kulude jaotusega, kui ta hindab artiklis 14 osutatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kava projekti.

7. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet hindab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke ja tulemuslikkuse kavasid vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui kohaldatakse lõiget 6, siis toimub see hindamine pärast seda, kui on tehtud otsus kulude jaotamise kohta vastavalt lõike 6 neljandale lõigule.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab ta selle heaks.

Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et üks või mitu marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärki ei vasta kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või tulemuslikkuse kava ei vasta lõikes 3 sätestatud lisatingimustele, ei anna ta heakskiitu.

8. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet ei ole tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikele 7 heaks kiitnud, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuseosutaja läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti, sealhulgas vajaduse korral läbivaadatud eesmärgid.

9. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet hindab lõikes 8 osutatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet selle heaks.

Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt ei vasta nendele kriteeriumidele ja tingimustele, siis ei kiida tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet seda heaks ja nõuab, et määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitaks tulemuslikkuse kava lõpliku projekti.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks, sest see sisaldab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, kehtestab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale tulemuseesmärgid kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võttes arvesse lõikes 7 osutatud otsuses tehtud järeldusi. Asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt peab sisaldama tulemuseesmärke, mille tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on sel viisil kehtestanud, sealhulgas meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks üksnes põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mis on esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mille puhul on tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet teinud kindlaks, et need on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti arvates täidetud.

Kui vastavalt lõikele 8 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks põhjusel, et see sisaldab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning lisaks põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mille on kehtestanud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet vastavalt kolmandale lõigule, meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti arvates täidetud.

10. Asjaomased lennuliiklusteenuse osutajad võtavad tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti heaks kiidetud tulemuslikkuse kava projektid lõplike kavadena vastu ja need tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

11. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet annab artikli 18 kohaselt vastu võetavates rakendusaktides osutatud tähtaegade jooksul korrapäraselt välja aruandeid, milles käsitletakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja võrgu funktsioonide tulemuslikkuse järelevalvet, sealhulgas viib korrapäraselt läbi hindamisi kogu ELi hõlmavate marsruudi tulemuseesmärkide ja lennuliiklusteenuseosutajate jaoks seatud marsruudi

aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärkide saavutamise kohta, ning teeb nende hinnangute tulemused avalikkusele kättesaadavaks.

Määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitab teavet ja andmeid, mida on vaja aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalveks. Need hõlmavad tegelike kulude ja tuludega seotud teavet ning andmeid. Kui tulemuseesmärke ei täideta või tulemuslikkuse kava ei ole nõuetekohaselt rakendatud, annab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet välja otsused, milles nõutakse lennuliiklusteenuse osutajatelt parandusmeetmete võtmist. Parandusmeetmed võivad hõlmata, kui see on objektiivselt vajalik, nõuet, et lennuliiklusteenuse osutaja delegerib asjaomaste teenuste osutamise teisele lennuliiklusteenuse osutajale. Kui tulemuseesmärke jätkuvalt ei täideta või tulemuslikkuse kava rakendatakse jätkuvalt nõuetele mittevastavalt või kehtestatud parandusmeetmeid ei võeta või neid ei kohaldata nõuetele vastavalt, viib tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet läbi uurimise ja esitab komisjonile arvamuse kooskõlas artikli 24 lõikega 2. Komisjon võib võtta meetmeid vastavalt artikli 24 lõikele 3.

Artikkel 14

Määratud lennuliiklusteenuseosutajate tulemuslikkuse kavad ja tulemuseesmärgid seoses terminali aeronavigatsiooniteenuste osutamisega

1. Terminali lennuliiklusteenuste osutamiseks määratud lennuliiklusteenuseosutajad võtavad igaks võrdlusperioodiks vastu tulemuslikkuse kavad seoses kõigi terminali lennuliiklusteenustega, mida nad osutavad ning vajaduse korral hangivad teistelt teenuseosutajatelt.

Tulemuslikkuse kavade projektid võetakse vastu pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. Need sisaldavad terminali lennuliiklusteenuste tulemuseesmärke, mis on kindlaks määratud sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus ning mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Tulemuslikkuse kava projektides võetakse arvesse lennuliikluse korraldamise üldkava. Tulemuslikkuse kava projektid tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

2. Lõikes 1 osutatud terminali lennuliiklusteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad võrgu haldaja esitatud asjakohast teavet. Enne kõnealuste kavade projektide vastuvõtmist konsulteerivad määratud lennuliiklusteenuseosutajad õhuruumi kasutajate esindajatega ning vajaduse korral sõjaväevõimude, lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad esitavad need kavad ka nende sertifitseerimise eest vastutavale riiklikule pädevale asutusele, kes kontrollib vastavust määrusele (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele ja rakendusaktidele.

3. Terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid sisaldavad terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis on kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kõigis põhilistes tulemusvaldkondades ja vastavad kolmandas lõikes sätestatud lisatingimustele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuse tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega tehakse kindlaks järgmiste kriteeriumide alusel:

a) kui jaotusväärtused on kehtestatud kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, siis tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide võrdlus nende jaotusväärtustega;

b) hinnangu andmine tulemuslikkuse suurenemisele nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

c) asjaomase lennuliiklusteenuseosutaja kavandatud tulemuslikkuse taseme võrdlus teiste samasse võrdlusrühma kuuluvate lennuliiklusteenuseosutajate kavandatud tulemuslikkuse tasemega.

Lisaks peab tulemuslikkuse kava projekt vastama järgmistele tingimustele:

a) põhieeldused, millele tuginetakse eesmärkide seadmisel, ja kavandatavad meetmed eesmärkide saavutamiseks võrdlusperioodi jooksul, sealhulgas kasutatud lähteväärtused, liiklusprognoosid ja majanduslikud eeldused, peavad olema täpsed, piisavad ja sidusad;

b) tulemuslikkuse kava projekt peab olema täielik nii andmete kui ka lisamaterjalide osas;

c) tasude kulubaas peab vastama artiklis 20 sätestatud nõuetele

4. Lõikes 1 osutatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid esitatakse riiklikule järelevalveasutusele hindamiseks ja heakskiitmiseks.

5. Nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid osutava määratud lennuliiklusteenuseosutaja puhul on riiklikule järelevalveasutusele esitav terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kava projekt kava, mille kohta teeb tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet kulude jaotamist puudutava positiivse otsuse vastavalt artikli 13 lõike 6 kolmandale lõigule.

6. Riiklik järelevalveasutus hindab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke ja tulemuslikkuse kavasid vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui kohaldatakse lõiget 5, tugineb riiklik järelevalveasutus oma hinnangus tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti vastu võetud otsuses esitatud järeldustele kulude jaotuse kohta.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab ta selle heaks.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et üks või mitu terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärki ei vasta kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või tulemuslikkuse kava ei vasta lõikes 3 sätestatud lisatingimustele, ei anna ta heakskiitu.

7. Kui riiklik järelevalveasutus ei ole tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikele 6 heaks kiitnud, esitab asjaomane määratud lennuliiklusteenuseosutaja läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti, sealhulgas vajaduse korral läbivaadatud eesmärgid.

8. Riiklik järelevalveasutus hindab lõikes 7 osutatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti vastavalt lõikes 3 sätestatud kriteeriumidele ja tingimustele. Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt vastab nendele kriteeriumidele ja tingimustele, kiidab riiklik järelevalveasutus selle heaks.

Kui läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt ei vasta nendele kriteeriumidele ja tingimustele, siis ei kiida riiklik järelevalveasutus seda heaks ja nõuab, et määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitaks tulemuslikkuse kava lõpliku projekti.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks, sest see sisaldab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, kehtestab riiklik järelevalveasutus asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale tulemuseesmärgid kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võttes arvesse lõikes 6 osutatud otsuses tehtud järeldusi. Asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt peab sisaldama tulemuseesmärke, mille riiklik järelevalveasutus on sel viisil kehtestanud, sealhulgas meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks üksnes põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mis on esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mille puhul on riiklik järelevalveasutus teinud kindlaks, et need on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud riikliku järelevalveasutuse arvates täidetud.

Kui vastavalt lõikele 7 esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ei kiideta heaks põhjusel, et see sisaldab terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärke, mis ei ole kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas, ning ka põhjusel, et see ei vasta lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, peab asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitatav tulemuslikkuse kava lõplik projekt sisaldama tulemuseesmärke, mille on kehtestanud riiklik järelevalveasutus vastavalt kolmandale lõigule, meetmeid nende eesmärkide saavutamiseks, ning vajalikke muudatusi seoses tingimustega, mis ei olnud riikliku järelevalveasutuse arvates täidetud.

9. Asjaomased lennuliiklusteenuse osutajad võtavad riikliku järelevalveasutuse heaks kiidetud tulemuslikkuse kava projektid lõplike kavadena vastu ja need tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

10. Asjaomane riiklik järelevalveasutus annab korrapäraselt välja aruandeid, milles käsitletakse terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalvet, sealhulgas viib korrapäraselt läbi hindamisi lennuliiklusteenuse osutajate jaoks seatud terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärkide saavutamise kohta, ning teeb nende hinnangute tulemused avalikkusele kättesaadavaks.

Määratud lennuliiklusteenuseosutaja esitab teavet ja andmeid, mida on vaja aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse järelevalveks. Need hõlmavad tegelike kulude ja tuludega seotud teavet ning andmeid.

Kui tulemuseesmärke ei täideta või tulemuslikkuse kava ei ole nõuetekohaselt rakendatud, annab riiklik järelevalveasutus välja otsused, milles nõutakse lennuliiklusteenuse osutajatelt parandusmeetmete võtmist. Parandusmeetmed võivad hõlmata, kui see on objektiivselt vajalik, nõuet, et lennuliiklusteenuse osutaja delegeerib asjaomaste teenuste osutamise teisele lennuliiklusteenuse osutajale. Kui tulemuseesmärke jätkuvalt ei täideta või tulemuslikkuse kava rakendatakse jätkuvalt nõuetele mittevastavalt või kehtestatud parandusmeetmeid ei võeta või neid ei kohaldata nõuetele vastavalt, laseb riiklik järelevalveasutus viia

tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseval ametil läbi uurimise kooskõlas artikli 24 lõikega 2 ja komisjon võib võtta meetmeid kooskõlas artikli 24 lõikega 3.

11. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva artikliga riikliku järelevalveasutuse vastu võetud otsused kuuluvad kohtulikule läbivaatamisele.

12. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet täidab riikliku järelevalveasutuse ülesandeid kooskõlas artikli 3 lõikega 8, esitatakse terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektid tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile koos marsruudi aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektidega. Kui amet on teinud otsuse kulude jaotuse kohta, nagu viidatud artikli 13 lõike 6 kolmandas lõigus, on see otsus talle terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kavade projektide hindamisel siduv.

Artikkel 15

Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti roll seoses kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide järelevalvega terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul

1. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet koostab korrapäraselt kogu ELi hõlmava ülevaate terminali aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse kohta ja selle kohta, kuidas see on seotud kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.

2. Lõikes 1 osutatud ülevaate koostamise eesmärgil teavitavad riiklikud järelevalveasutused tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevat ametit oma aruannetest, millele on osutatud artikli 14 lõikes 10, ja esitavad muu teabe, mida amet võib sel eesmärgil nõuda.

Artikkel 16

Võrgu tulemuslikkuse kava

1. Võrgu haldaja koostab iga võrdlusperioodi kohta võrgu tulemuslikkuse kava projekti seoses kõigi võrgu funktsioonidega, mida ta pakub.

Võrgu tulemuslikkuse kava projekt koostatakse pärast kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmist ja enne asjaomase võrdlusperioodi algust. See sisaldab tulemuseesmärke põhilistes tulemusvaldkondades, nagu keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

2. Võrgu tulemuslikkuse kava projekt esitatakse tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile ja komisjonile.

Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet esitab komisjoni taotluse korral komisjonile arvamuse võrgu tulemuslikkuse kava kohta, tuginedes järgmistele olulistele kriteeriumidele:

a) hinnangu andmine aja jooksul tulemuslikkuse suurenemisele nii tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodi jooksul kui ka eelmisest võrdlusperioodist ja asjaomase tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodist koosneva ajavahemiku jooksul;

b) võrgu tulemuslikkuse kava projekti täielikkus andmete ja lisamaterjalide osas.

Kui komisjon leiab, et võrgu tulemuslikkuse kava projekt on täielik ja kajastab piisavat tulemuslikkuse suurenemist, võtab ta võrgu tulemuslikkuse kava projekti lõpliku kavana vastu. Muul juhul võib komisjon lasta võrgu haldajal esitada läbivaadatud võrgu tulemuslikkuse kava projekt.

Artikkel 17

Tulemuseesmärkide ja tulemuslikkuse kavade läbivaatamine võrdlusperioodi jooksul

1. Kui kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ei ole võrdlusperioodil enam piisavad, võttes arvesse oluliselt muutunud asjaolusid, ning kui eesmärkide läbivaatamine on vajalik ja proportsionaalne, vaatab komisjon kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbi. Selle otsuse suhtes kohaldatakse artiklit 11. Pärast sellist läbivaatamist võtavad määratud lennuliiklusteenuseosutajad vastu uued tulemuslikkuse kava projektid, mille suhtes kohaldatakse artikleid 13 ja 14. Võrgu haldaja koostab uue võrgu tulemuslikkuse kava projekti, mille suhtes kohaldatakse artiklit 16.

2. Lõikes 1 osutatud otsus kogu ELi hõlmavate läbivaadatud tulemuseesmärkide kohta hõlmab üleminekusätteid ajavahemikuks, mis kestab seni, kuni hakatakse kohaldama lõplikke tulemuslikkuse kavasid, mis on võetud vastu kooskõlas artikli 13 lõikega 6 ja artikli 14 lõikega 6.

3. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad võivad taotleda tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevalt ametilt seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenustega või asjaomaselt riiklikult järelevalveasutuselt seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega luba, et vaadata üks või mitu tulemuseesmärki võrdlusperioodi jooksul läbi. Sellise taotluse võib esitada, kui jõutud on häiretasemeteni või kui määratud lennuliiklusteenuseosutajad tõendavad, et esialgsed andmed, eeldused ja põhjendused, millest tulemuseesmärkide seadmisel lähtuti, on muutunud olulisel määral ja püsivalt ebatäpseks asjaolude tõttu, mida ei olnud tulemuslikkuse kava vastuvõtmise ajal võimalik ette näha.

4. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet annab seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenustega või asjaomane riiklik järelevalveasutus seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega asjaomasele määratud lennuliiklusteenuseosutajale loa teha kavandatud läbivaatamine üksnes juhul, kui see on vajalik ja proportsionaalne ning kui läbivaadatud tulemuseesmärkidega tagatakse, et säilib vastavus kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele. Kui läbivaatamiseks on luba antud, võtab määratud lennuliiklusteenuseosutaja artiklites 13 ja 14 sätestatud korras vastu uued tulemuslikkuse kavade projektid.

Artikkel 18

Tulemuslikkuse kava rakendamine

Komisjon võtab tulemuslikkuse kava rakendamiseks vastu üksikasjalikud nõuded ja menetlused artikli 10 lõike 3 ning artiklite 11, 12, 13, 14, 15, 16 ja 17 suhtes, eelkõige seoses tulemuslikkuse kavade projektide väljatöötamisega, tulemuseesmärkide seadmisega, nende hindamise kriteeriumide ja tingimustega, marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste

kulude jaotamise metoodikaga, tulemuslikkuse järelevalvega ning parandusmeetmete võtmisega. Need nõuded ja menetlused sätestatakse rakendusaktis, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

↓ 1070/2009 artikkel 1

~~b) asjakohaste võtmetähtsusega tegevusvaldkondade valik ICAO dokumendi nr 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” põhjal, mis on kooskõlas lennuliikluse korraldamise üldkava tulemuslikkuse raamistikus määratletud valdkondadega, sealhulgas turvalisuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususe valdkonnad, mida vajaduse korral kohandatakse, et võtta arvesse ühtse Euroopa taeva konkreetseid vajadusi ja nende valdkondade asjakohaseid eesmärke ning piiratud arvu võtmetähtsusega tegevusnäitajate määratlust tulemuslikkuse mõõtmiseks;~~

~~e) kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkide püstitamine, mille määratlemisel võetakse arvesse riiklikul või funktsionaalsete õhuruumi osade tasandil kindlaks tehtud panust;~~

6. Tulemuslikkuse kava üksikasjaliku toimimise nimel võtab komisjon hiljemalt 4. detsembril 2011 ja sobiva ajavahemiku jooksul, pidades silmas käesolevas määruses sätestatud tähtaegadest kinnipidamist, vastu rakenduseeskirjad vastavalt artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need rakenduseeskirjad hõlmavad järgmist:

~~e) riiklike järelevalveasutuste koostatavate riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade loomise kriteeriume, mis hõlmavad riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse eesmärke ning stimuleerimiskava. Tulemuslikkuse kavad:~~

~~i) põhinevad aeronavigatsiooniteenuste osutajate äriplaanidel;~~

~~ii) käsitlevad riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa kulubaasi kõiki kulukomponente;~~

~~iii) sisaldavad siduvaid tulemuslikkuse eesmärke, mis on kooskõlas kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega; d) riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse eesmärkide hindamine riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa kava alusel; ja~~

~~e) riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade järelevalve, sealhulgas asjakohased mehhanismid ettenägematuteks olukordadeks; d) kriteeriumeid, mille alusel hinnatakse, kas riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärgid on kooskõlas kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega kõnealusel võrdlusperioodil ja millega toetatakse mehhanisme ettenägematuteks olukordadeks;~~

~~e) üldpõhimõtteid, mille alusel liikmesriigid sätestavad stimuleerimiskava;~~

~~f) põhimõtteid tulemuslikkuse kava toimimisega kohanemise jaoks vajaliku üleminekumehhanismi kohaldamiseks kuni 12 kuu jooksul pärast rakenduseeskirjade vastuvõtmist.”~~

~~b) tulemuslikkuse eesmärkide saavutamise hindamise võrdlusperioodi ja intervallide ning uute eesmärkide püstitamist;~~

~~a) lõikes 4 viidatud menetluste sisu ja ajakava;~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

~~5. Tulemuslikkuse kava loomisel võetakse arvesse asjaolu, et marsruuditeenused, terminaliteenused ja võrgufunktsioonid on erinevad ning neid tuleks vastavalt käsitleda, vajaduse korral ka tulemuslikkuse mõõtmise eesmärgil.~~

↓ 550/2004 (kohandatud)

~~III PEATÜKK~~

~~MAKSUSTAMISSKEEMID~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 8

~~Artikkel 14~~

~~Üldosa~~

~~Kooskõlas artiklite 15 ja 16 nõuetega aitab aeronavigatsiooniteenuste maksustamiskava saavutada suuremat läbipaistvust õhuruumi kasutajatele maksude kehtestamisel ja nende sissenõudmisel ning aitab saavutada aeronavigatsiooniteenuste osutamise kulutõhusust ja lendude efektiivsust, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme. See kava on kooskõlas 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artikliga 15 ja Eurocontrol marsruuditasude süsteemiga.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 9
(kohandatud)

~~Artikkel 14~~15

Tasusüsteemi ☒ põhimõtted ☒

1. Ilma et see piiraks liikmesriikide võimalust rahastada käesoleva artikliga hõlmatud lennuliiklusteenuste osutamist riiklikest vahenditest, määratakse õhuruumi kasutajate jaoks kindlaks aeronavigatsiooniteenuste tasud, kehtestatakse need ja nõutakse need sisse.

2. Tasud põhinevad lennuliiklusteenuse osutajate kuludel, mis tulenevad õhuruumi kasutajatele vajalike teenuste osutamisest ja asjakohaste funktsioonide täitmisest kindlaksmääratud võrdlusperioodidel, nagu on määratletud artikli 10 lõikes 2. Need tasud võivad hõlmata mõistlikku aktivatulu, et aidata kaasa kapitali vajalikule suurendamisele.

3. Maksudega soodustatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ning tulemuseesmärgid ja nendega soodustatakse teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju.

4. Õhuruumi kasutajatele kehtestatud tasudest saadav tulu võib lennuliiklusteenuse osutajatele tekitada rahalise ülejäägi või kahjumi, mis tuleneb artikli 10 lõike 3 punktis h osutatud stimuleerimiskavade ja artikli 10 lõike 3 punktis i osutatud riskijagamismehhanismide kohaldamisest.

5. Käesoleva artikli kohaselt õhuruumi kasutajatele kehtestatud tasudest saadud tulu ei kasutata selliste teenuste rahastamiseks, mida osutatakse turutingimustel kooskõlas artikliga 8.

6. Määratud lennuliiklusteenuseosutajate kindlaksmääratud kulusid, tegelikke kulusid ja tulusid käsitlevad finantsandmed esitatakse riiklikele järelevalveasutustele ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

Artikkel 20

Tasude kulubaas

1. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tasude kulubaas hõlmab kindlaksmääratud kulusid, mis on seotud nende teenuste osutamisega asjaomases marsruudi aeronavigatsioonitasude ja terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas, nagu on kindlaks määratud artiklite 13 ja 14 kohaselt vastu võetud tulemuslikkuse kavades.

2. Lõikes 1 osutatud kindlaksmääratud kulud hõlmavad asjaomaste rajatiste ja teenustega seotud kulusid, kapitaliinvesteeringute ja varade amortisatsiooni asjakohaseid intressisummasid, samuti hooldus-, tegevus-, juhtimis- ja halduskulusid.

3. Lõikes 1 osutatud kindlaksmääratud kulud hõlmavad ka järgmisi kulusid:

a) kulud, mis tulenevad lennuliiklusteenuse osutajate poolt tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstavatest lõivudest ja tasudest;

b) kulud või kulude osad, mis on seotud riiklike järelevalveasutuste poolt lennuliiklusteenuse osutajate suhtes tehtavate järelevalve- ja sertifitseerimistoimingutega, välja arvatud juhul, kui liikmesriigid kasutavad selliste kulude katmiseks muid rahalisi vahendeid;

c) kulud, mis tulenevad lennuliiklusteenuste osutamisest ja võrgu funktsioonide täitmisest, sealhulgas võrgu haldajale usaldatud ülesannete täitmisest lennuliiklusteenuse osutaja poolt, välja arvatud juhul, kui liikmesriigid kasutavad nende kulude katmiseks muid rahalisi vahendeid.

4. Kindlaksmääratud kulude hulka ei kuulu kulud, mis on seotud liikmesriikide kehtestatud karistustega, millele on osutatud artiklis 42, ega artikli 13 lõikes 11 ja artikli 14 lõikes 10 osutatud mis tahes parandusmeetmetega seotud kulud.

5. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vaheline ristsubsideerimine ei ole lubatud. Kulud, mis on seotud nii marsruudi aeronavigatsiooniteenustega kui ka terminali aeronavigatsiooniteenustega, jaotatakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel proportsionaalselt, kasutades läbipaistvat meetodikat. Ristsubsideerimine on lubatud eri aeronavigatsiooniteenuste vahel nende kahe kategooria raames ainult objektiivselt põhjendatud juhtudel, tingimusel et see on määratletud läbipaistval viisil vastavalt artikli 25 lõikele 3.

6. Määratud lennuliiklusteenuseosutajad edastavad üksikasjaliku teabe oma kulubaasi kohta tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile, riiklikele järelevalveasutustele ja komisjonile. Selleks jaotatakse kulud vastavalt raamatupidamisarvestuste eristamisele, nagu on osutatud artikli 25 lõikes 3, ja tuuakse eraldi välja personalikulud, muud tegevuskulud kui personalikulud, amortisatsioonikulud, kapitalikulud, tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstud lõivude ja tasudega seonduvad kulud ning erakorralised kulud.

Artikkel 21

Ühikumäärade kehtestamine

1. Ühikumäärad kehtestatakse kalendriaastate kaupa iga tasude sissenõudmise piirkonna kohta, lähtudes kindlaksmääratud kuludest, tulemuslikkuse kavades esitatud liiklusproгноosidest, eelmiste aastate alusel kohaldatavatest korrektsioonidest ja muudest tuludest.

2. Riiklikud järelevalveasutused kehtestavad ühikumäärad pärast seda, kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet on kontrollinud, et need vastavad artiklites 19 ja 20 ning käesolevas artiklis sätestatud nõuetele. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet leiab, et ühikumäär ei vasta eespool nimetatud nõuetele, peab asjaomane riiklik järelevalveasutus ühikumäära vastavalt muutma. Kui ühikumäär ei vasta ka pärast muutmist eespool osutatud nõuetele, viib tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet läbi uurimise ja esitab komisjonile arvamuse vastavalt artikli 24 lõikele 2 ning komisjon võib võtta meetmeid vastavalt artikli 24 lõikele 3.

Kui ülekoormus põhjustab märkimisväärsed võrguprobleeme, sealhulgas keskkonnaga seotud tulemusnäitajate halvenemist, võib komisjon tasu kehtestamise eesmärgil võtta vastavalt

artikli 37 lõikes 3 sätestatud kontrollimenetlusele vastu rakendusmääruse, millega kehtestatakse kogu ühtses Euroopa taevas õhuruumis marsruudi aeronavigatsiooniteenuste ühtne ühikumäär ning selle kohaldamiseks vajalikud üksikasjalikud eeskirjad ja menetlused. Esimeses lõigus osutatud ühtne ühikumäär arvutatakse asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate eri ühikumäärade kaalutud keskmise näitaja põhjal. Ühtse ühikumäära kohaldamisest saadav tulu jaotatakse ümber, et tagada asjaomaste lennuliiklusteenuse osutajate jaoks tuluneutraalsus.

Artikkel 22

Tasude kehtestamine

1. Õhuruumi kasutajatelt nõutakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise eest tasu kedagi diskrimineerimata, võttes arvesse asjaomaste eri õhusõidukitüüpide suhtelist tootlikkust. Erinevatelt õhuruumikasutajatelt sama teenuse kasutamise eest tasu nõudmisel ei eristata kasutajaid kodakondsuse ega kategooria alusel.

2. Konkreetse lennu marsruudi aeronavigatsioonitasu konkreetses marsruudi aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas arvutatakse selle marsruudi aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ja kõnealuse lennuga seoses marsruudil osutatud teenuse ühikute põhjal. Tasu koosneb ühest või mitmest muutuvkomponendist, millest igaüks põhineb objektiivsetel teguritel.

3. Konkreetse lennu terminali aeronavigatsioonitasu konkreetses terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas arvutatakse selle terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ja kõnealuse lennuga seoses terminalis osutatud teenuse ühikute põhjal. Terminali aeronavigatsiooniteenuste tasu arvutamisel käsitatakse õhusõiduki saabumist ja lahkumist ühe lennuna. Tasu koosneb ühest või mitmest muutuvkomponendist, millest igaüks põhineb objektiivsetel teguritel.

4. Teatavad õhuruumikasutajad, eelkõige kergõhusõidukid ja riiklikud õhusõidukid, võidakse tasust vabastada, tingimusel et sellise vabastamisega kaasnevad kulud kaetakse muudest allikatest ja need ei jää teiste kasutajate kanda.

5. Tasusid kohandatakse, et julgustada aeronavigatsiooniteenuse osutajaid, lennujaamu ja õhuruumi kasutajaid toetama keskkonnaga seotud tulemusnäitajate või teenuste kvaliteedi parandamist, näiteks kasutama rohkem säästvaid alternatiivkütuseid, suurendama läbilaskevõimet, vähendama hilineid ja tagama kestliku arengu, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme, võttes eelkõige arvesse Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist. Kohandamine hõlmab rahalisi eeliseid või kaotusi ning ei mõjuta lennuliiklusteenuse osutajate tulusid.

Artikkel 23

Tasusüsteemi rakendamine

Komisjon võtab tasusüsteemi rakendamiseks vastu üksikasjalikud nõuded ja menetlused seoses artiklitega 19, 20, 21 ja 22, eelkõige kulubaasi ja kindlaksmääratud kulude,

ühikumäärade kehtestamise, stimuleerimiskavade ja riskijagamissüsteemide ning tasude kohandamise osas. Need nõuded ja menetlused sätestatakse rakendusaktis, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 9

~~a) õhuruumi kasutajate vahel jaotatavad kulud on aeronavigatsiooniteenuste osutamise kindlaksmääratud kulud, kaasa arvatud kapitaliinvesteeringute ja varade amortisatsiooni asjakohased intressisummad, samuti hooldus, tegevus, juhtimis- ja halduskulud. Kindlaksmääratud kulud on kulud, mille määravad kindlaks liikmesriigid riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kas raammääruse artiklis 11 osutatud võrdlusperioodi iga kalendriaasta võrdlusperioodi alguses või võrdlusperioodi jooksul pärast asjakohaseid kohandusi, kasutades raammääruse artiklis 11 sätestatud mehhanisme ettenägematuteks olukordadeks;~~

~~b) selles kontekstis arvesse võetavad kulud on ICAO Euroopa piirkonna piirkondliku aeronavigatsioonialase kava (ICAO Regional Air Navigation Plan) kohaselt rajatiste ja teenuste võimaldamise ja rakendamise määratud kulud. Siia võivad kuuluda ka riiklike järelevalveasutuste ja/või kvalifitseeritud üksuste kantud kulud, samuti kulud, mida asjaomane liikmesriik ja teenusepakkuja kannab seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega. Selliste kulude hulka ei kuulu liikmesriikide poolt raammääruse artikli 9 kohaselt määratud karistused ega liikmesriikide poolt raammääruse artikli 11 kohaselt määratud mis tahes parandusmeetmed;~~

~~c) seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega ja osana nende vastavatest raamlepingutest teevad liikmesriigid asjakohaseid jõupingutusi, et jõuda kokkuleppele maksupoliitika ühiste põhimõtete osas;~~

~~d) erinevate aeronavigatsiooniteenuste kulud peavad olema eristatud, nagu on ette nähtud artikli 12 lõikes 3;~~

~~e) marsruuditeenuste ja terminaliteenuste vaheline ristsubsideerimine ei ole lubatud. Kulud, mis puudutavad nii terminaliteenuseid kui ka marsruudil osutatavaid teenuseid, jaotatakse marsruudil osutatavate teenuste ja terminaliteenuste vahel proportsionaalselt, kasutades selleks läbipaistvat meetodikat. Ristsubsideerimine on lubatud erinevate aeronavigatsiooniteenuste vahel nende kahe kategooria raames ainult objektiivselt põhjendatud juhtudel, tingimusel et see on selgelt määratletud;~~

~~f) tagatakse maksude kulubaasi läbipaistvus. Võetakse vastu rakenduseeskirjad, mida teenuseosutajad kasutavad teabe andmisel, et võimaldada läbi vaadata teenuseosutajate eeldatavaid ja tegelikke kulusid ja tulusid. Siseriiklikud järelevalveasutused, teenuseosutajad, õhuruumi kasutajad, komisjon ja Eurocontrol vahetavad korrapäraselt teavet.~~

~~3. Lõike 2 kohaselt maksude kehtestamisel järgivad liikmesriigid järgmisi põhimõtteid:~~

~~a) aeronavigatsiooniteenuste kättesaadavuse eest nõutavad maksud kehtestatakse kedagi diskrimineerimata. Erinevate õhuruumi kasutajate maksustamisel sama teenuse kasutamise eest, ei eristata kasutajaid kodakondsuse ega kategooria alusel;~~

~~b) teatavad kasutajad, eelkõige kergõhusõidukid ja riigi õhusõidukid, võidakse maksust vabastada, tingimusel et sellise vabastamisega kaasnevad kulud ei jää teiste kasutajate kanda;~~

~~e) maksud kehtestatakse kalendriaasta kaupa kindlaksmääratud kulude alusel, või neid võib kehtestada liikmesriikide sätestatud tingimustel ühikumäära või tulu maksimaalse taseme kindlaksmääramiseks igaks aastaks ajavahemiku jooksul, mis ei ületa viit aastat;~~

~~d) aeronavigatsiooniteenused võivad teenida piisavalt tulusid, et saada mõistlikku aktivatulu, et aidata kaasa kapitali vajalikule suurendamisele;~~

~~e) maksud kajastavad õhuruumi kasutajatele kättesaadavatele aeronavigatsiooniteenustele ja vahenditele tehtud kulutusi, võttes arvesse erinevate asjaomaste õhusõidukitüüpide suhtelist tootlikkust;~~

~~f) maksudega soodustatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ja ning tulemuslikkuse eesmärgid ja nendega soodustatakse teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju. Sel eesmärgil ja seoses riiklike või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kavadega võivad riiklikud järelevalveasutused kehtestada mehhanisme, sealhulgas rahalised soodustused ja takistused, et julgustada aeronavigatsiooniteenuste osutajaid ja/või õhuruumi kasutajaid toetama aeronavigatsiooniteenuste osutamise parandamist, näiteks läbilaskevõime suurendamine, hiline mis te vähendamine ja jätkusuutlik areng, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme.~~

~~4. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli üksikasjalikud rakenduseeskirjad vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 11

~~Artikkel 15~~

~~Vastavuse kontroll~~

~~1. Komisjon näeb koostöös liikmesriikidega ette, et artiklites 14 ja 15 osutatud põhimõtetele ja eeskirjadele vastavust kontrollitakse pidevalt. Komisjon püüab kehtestada vajalikud mehhanismid Eurocontrol'i teadmiste kasutamiseks ja jagab kontrolli tulemusi liikmesriikide, Eurocontrol'i ja õhuruumi kasutajate esindajatega.~~

~~2. Komisjon korraldab ühe või enama liikmesriigi taotlusel, kes leiavad, et artiklites 14 ja 15 osutatud põhimõtteid ja eeskirju ei ole nõuetekohaselt kohaldatud, või omal algatusel uurimise põhimõtete ja/või eeskirjade mis tahes mittejärgimise või kohaldamata jätmise kohta. Komisjon jagab uurimise tulemusi liikmesriikide, Eurocontrol'i ja õhuruumi kasutajate esindajatega, ilma et see piiraks artikli 18 lõike 1 kohaldamist. Kahe kuu jooksul alates taotluse saamisest ja pärast asjaomase liikmesriigi ärakuulamist ning ühtse taeva komiteega konsulteerimist vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele teeb komisjon otsuse käesoleva määruse artiklite 14 ja 15 kohaldamise kohta ja selle kohta, kas asjaomast tegevust võib jätkata.~~

~~3. Komisjon edastab oma otsuse liikmesriikidele ning teavitab sellest teenuseosutajaid, kui see on õiguslikult asjakohane. Iga liikmesriik võib komisjoni otsuse ühe kuu jooksul nõukogule saata. Nõukogu võib kvalifitseeritud hääletamusega teha ühe kuu jooksul teistsuguse otsuse.~~

↓ uus

Artikkel 24

Tulemuslikkuse kavale ja tasusüsteemile vastavuse kontroll

1. Komisjon kontrollib regulaarselt lennuliiklusteenuse osutajate ja liikmesriikide vastavust artiklite 10–17 ja 19–22 nõuetele ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktide (olenevalt asjaoludest) nõuetele. Enne meetmete võtmist konsulteerib komisjon tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ametiga ja riiklike järelevalveasutustega.

2. Tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet korraldab ühe või enama liikmesriigi, riikliku järelevalveasutuse või komisjoni taotluse korral uurimise lõikes 1 osutatud nõuete mis tahes mittejärgimise kohta. Kui tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet saab teavet sellise nõuete mittejärgimise kohta, võib ta alustada omal algatusel uurimist. Uurimine tuleb lõpule viia nelja kuu jooksul pärast taotluse saamist ja asjaomase liikmesriigi, asjaomase riikliku järelevalveasutuse ning asjaomase määratud lennuliiklusteenuseosutaja seisukohtade ärakuulamist. Ilma et see piiraks artikli 41 lõike 1 kohaldamist, jagab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet uurimistulemusi asjaomaste liikmesriikidega, asjaomaste lennuliiklusteenuse osutajatega ja komisjoniga.

3. Komisjon võib esitada arvamuse selle kohta, kas liikmesriigid ja/või lennuliiklusteenuse osutajad on järginud artiklite 10–17, 19–22 ning artiklites 18 ja 23 osutatud rakendusaktide nõudeid ning teavitab sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike ja asjaomast lennuliiklusteenuse osutajat.

↓ 550/2004 (kohandatud)

⇒ uus

Artikkel ~~25~~²

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate ☒ raamatupidamise läbipaistvus ☒

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, olenemata nende omandivormist või õiguslikust vormist ☒ struktuurist ☒, koostavad ☒ ~~esitavad kontrollimiseks~~ ja avaldavad ☐ igal aastal ☐ oma ~~finantsaruanded~~ finantskontod. Need aruanded vastavad rahvusvaheliste raamatupidamisstandarditele, mille ☒ ~~ühendus~~ ☒ liit ☒ on kasutusele võtnud. Kui ☒ aeronavigatsiooniteenuse ☒ ~~teenuse~~ osutaja õigusliku staatuse tõttu ei ole rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite täielik järgimine võimalik, ~~püüab~~ peab teenuseosutaja ~~saavutada vastavust~~ saavutama vastavuse võimalikult suures osas. ~~2. Igal juhul avaldavad Aeronavigatsiooniteenuse osutajad avaldavad~~ avaldatakse aastaaruande ning sõltumatu audiitor

~~kontrollib nende raamatupidamist kontrollitakse~~ ☒ käesolevas lõikes osutatud aruandeid ☒ regulaarselt.

↓ uus

2. Riiklikul järelevalveasutusel ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseval ametil on õigus juurdepääsuks tema järelevalve alla kuuluvate aeronavigatsiooniteenuse osutajate raamatupidamisarvestusele. Liikmesriigid võivad otsustada anda muudele järelevalveasutustele juurdepääsu kõnealusele raamatupidamisarvestusele.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 7

(kohandatud)

⇒ uus

3. ~~Teenuste rühma osutamisel määratlevad ja avalikustavad Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ⇒ peavad ettevõttesiseses raamatupidamises eraldi arvestust iga aeronavigatsiooniteenuse kohta ⇐ aeronavigatsiooniteenustest tulenevad kulud ja tulud, jaotatuna vastavalt artiklis 14 osutatud aeronavigatsiooniteenuste maksustamiskavale, ning peavad vajadusel konsolideeritud arvestust muude aeronavigatsiooniteenustega mitteseotud teenuste kohta, nagu neilt võidakse nõuda juhul seda nõutaks juhul, kui kõnealuseid ☒ neid ☒ teenuseid osutaksid erinevad ettevõtjad, ⇒ et vältida diskrimineerimist, ristsubsideerimist ja konkurentsi moonutamist. et vältida diskrimineerimist, ristsubsideerimist ja konkurentsi moonutamist. Lisaks peab aeronavigatsiooniteenuse osutaja iga toimingu kohta eraldi arvestust järgmistel juhtudel: ⇐~~

↓ uus

a) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid, mis on hangitud vastavalt artikli 8 lõikele 1 ja aeronavigatsiooniteenuseid, mida see säte ei hõlma;

b) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid ja teeb igasuguseid muid toiminguid, sealhulgas osutab ühiseid teabeteenuseid;

c) ta osutab aeronavigatsiooniteenuseid liidus ja kolmandates riikides.

Aeronavigatsiooniteenuste osutamisega seotud kindlaksmääratud kulud, tegelikud kulud ja tulud jagatakse personalikuludeks, muudeks tegevuskuludeks kui personalikulud, amortisatsioonikuludeks, kapitalikuludeks, tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile makstud lõivude ja tasudega seonduvateks kuludeks ning erakorralisteks kuludeks ja tehakse avalikkusele kättesaadavaks, tingimusel et konfidentsiaalne teave on kaitstud.

4. Tulusid ja kulusid käsitlevaid finantsandmeid, millest on teatatud vastavalt artikli 19 lõikele 6, ning muud ühikumäärade arvutamisel asjakohast teavet kontrollib või need kinnitab riiklik järelevalveasutus või asjaomasest aeronavigatsiooniteenuse osutajast sõltumatu üksus, kelle riiklik järelevalveasutus on heaks kiitnud. Kontrolli tulemused tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

↓ 550/2004

~~4. Liikmesriigid määravad pädevad asutused, kellel on õigus tutvuda nende vastutusalasse kuulvas õhuruumis tegutsevate teenuseosutajate raamatupidamisega.~~

~~5. Liikmesriigid võivad kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1606/2002 (rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite kohaldamise kohta)⁵² artikli 9 üleminekusätteid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 5

~~Artikkel 9 a~~

~~Funktsionaalsed õhuruumiosad~~

~~1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine, hiljemalt 4. detsembril 2012, eesmärgiga saavutada ühtse Euroopa taeva lennuliikluse juhtimisvõrgu vajalik läbilaskevõime ja tõhusus ning säilitada kõrge ohutustase ja aidata kaasa lennutranspordisüsteemi üldisele tulemuslikkusele ning vähendada keskkonnamõju.~~

~~3. Selle nõude täitmise tagamiseks teevad liikmesriigid, eriti kõrvuti asetsevad funktsionaalsed õhuruumiosad kehtestavad liikmesriigid, üksteisega suurimal võimalikul määral koostööd. Vajaduse korral võib koostöö hõlmata funktsionaalsetes õhuruumiosades osalevaid kolmandaid riike.~~

~~2. Funktsionaalsed õhuruumiosad peavad eelkõige:~~

~~a) olema tagatud riskianalüüsiga;~~

~~b) võimaldama õhuruumi optimaalset kasutamist, võttes arvesse lennuliikluse voogusid;~~

~~e) tagama kooskõla Euroopa lennuteede võrguga, mis on loodud kooskõlas õhuruumi määruse artikliga 6;~~

~~d) olema tasuvusanalüüsi alusel põhjendatud üldise lisandväärtusega, kaasa arvatud tehniliste ja inimressursside optimaalne kasutamine;~~

~~e) tagama sujuva ja paindliku lennujuhtimise alase vastutuse üleandmise lennuliiklusteenistuste vahel;~~

~~f) tagama erinevate õhuruumi konfiguratsioonide vahelise ühilduvuse, optimeerides muu hulgas praegused lennuinfopäirkonnad;~~

⁵² EÜTL 243, 11.9.2002, lk 1.

~~g) vastama tingimustele, mis tulenevad piirkondlikest kokkulepetest ICAO raames;~~

~~h) olema kooskõlas käesoleva määruse jõustumise ajal kehtivate piirkondlike kokkulepetega, eelkõige nendega, mis hõlmavad Euroopa kolmandaid riike; ning~~

~~i) aitama saavutada kooskõla kogu ühendust hõlmavate tulemuslikkuse eesmärkidega.~~

~~3. Funktsionaalne õhuruumiosa kehtestatakse üksnes kõikide selliste liikmesriikide ja vajaduse korral kolmandate riikide vastastikusel kokkuleppel, kelle vastutusalasse kuulub mis tahes funktsionaalsesse õhuruumiosasse kuuluv õhuruumiosa.~~

~~Enne komisjoni teavitamist funktsionaalse õhuruumiosa kehtestamisest esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile, teistele liikmesriikidele ja huvitatud isikutele vastava teabe ja annavad neile võimaluse esitada oma tähelepanekud.~~

~~4. Kui funktsionaalne õhuruumiosa on seotud õhuruumiga, mis kuulub kas osaliselt või täielikult kahe või enama liikmesriigi vastutusalasse, sisaldab kokkulepe, millega funktsionaalne õhuruumiosa kehtestatakse, vajalikke sätteid selle kohta, kuidas õhuruumiosa muuta ja kuidas liikmesriik saab õhuruumiosast loobuda, kaasa arvatud üleminekukord.~~

~~5. Kui kahe või enama liikmesriigi vahel tekivad nende vastutusalasse kuuluva piiriülese funktsionaalse õhuruumiosaga seotud probleemid, võivad asjaomased liikmesriigid ühiselt esitada asja ühtse taeva komiteele arvamuse saamiseks. Arvamus adresseeritakse asjaomastele liikmesriikidele. Ilma et see piiraks lõike 63 kohaldamist, võtavad liikmesriigid seda arvamust lahenduse leidmisel arvesse.~~

~~6. Kui liikmesriigid on edastanud komisjonile lõigetes 3 ja 4 osutatud kokkulepped ja deklaratsioonid, hindab komisjon iga funktsionaalse õhuruumiosa puhul, kas see täidab lõikes 2 sätestatud nõuded, ning esitab hindamise tulemused ühtse taeva komiteele arutamiseks. Kui komisjon leiab, et üks või mitu funktsionaalset õhuruumiosa ei täida nõudeid, astub ta asjaomaste liikmesriikidega dialoogi, et jõuda konsensusele olukorra lahendamiseks vajalike meetmete osas.~~

~~7. Ilma et see piiraks lõike 6 kohaldamist, edastatakse lõikes 3 osutatud kokkulepped ja deklaratsioonid komisjonile Euroopa Liidu Teatajas avaldamiseks. Avaldamise korral täpsustatakse asjaomase otsuse jõustumise kuupäev.~~

~~8. Funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamise ja muutmise suunised koostatakse hiljemalt 4. detsembril 2010. vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.~~

~~9. 1 Komisjon võtab hiljemalt 4. detsembril 2011 ja vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu üksikasjalikud rakenduseeskirjad, mis puudutavad asjaomase liikmesriigi poolt enne funktsionaalse õhuruumiosa loomist ja muutmist esitatavat teavet vastavalt käesoleva artikli lõikele 3.~~

~~Artikkel 9b~~

~~Funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi koordinaator~~

~~1. Komisjon võib määrata füüsilise isiku funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi koordinaatoriks ("koordinaator"), et hõlbustada funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamist.~~

~~Komisjon tegutseb vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.~~

~~2. Piiramata artikli 9a lõike 5 kohaldamist, aitab koordinaator asjaomaste liikmesriikide ja vajaduse korral samas funktsionaalses õhuruumiosas osalevate kolmandate riikide taotlusel läbirääkimisprotsessis raskustest üle saada, et kiirendada funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamist. Koordinaator tegutseb kõikide asjaomaste liikmesriikide ja vajaduse korral samas funktsionaalses õhuruumiosas osalevate kolmandate riikide volitusel.~~

~~3. Koordinaator tegutseb erapooletult eelkõige liikmesriikide, kolmandate riikide, komisjoni ja sidusrühmade suhtes.~~

~~4. Koordinaator ei avalda oma ülesannete täitmise käigus saadud teavet, v.a juhul kui liikmesriik/liikmesriigid ja vajadusel asjaomased kolmandad riigid on selleks loa andnud.~~

~~5. Koordinaator annab pärast ametisse määramist iga kolme kuu järel aru komisjonile, ühtse taeva komiteele ja Euroopa Parlamendile. Aruanne sisaldab läbirääkimiste ja nende tulemuste kokkuvõtet.~~

~~6. Koordinaatori volitused lõpevad pärast viimase funktsionaalse õhuruumiosa kokkuleppe allkirjastamist, kuid mitte hiljem kui 4. detsembril 2012.~~

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

(kohandatud)

⇒ uus

IV PEATÜKK

✕ VÕRGU HALDAMINE ✕

Artikkel 266

Võrgu✕ funktsioonid ✕ ~~haldus ja üleschitus~~

1. Lennuliikluse korraldamise võrgu funktsioonidega ~~funktsioonid võimaldavad õhuruumi optimaalselt kasutada ja tagavad,~~ ⇒ tagatakse, et õhuruumi ning piiratud ressursse kasutatakse kestlikult ja tulemuslikult. ⇐ ✕ Lisaks ✕ tagatakse ✕ nende funktsioonidega ✕, et õhuruumi kasutajad saavad lennata ~~eelistatud~~ ⇒ keskkonna seisukohast kõige optimaalsetel ⇐ marsruutidel, võimaldades samal ajal maksimaalset juurdepääsu õhuruumile ja aeronavigatsiooniteenustele. ⇒ Lõigetes 2 ja 3 loetletud ⇐ ~~Nende võrgufunktsioonide~~ ⇒ toetavad kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide täitmist ja põhinevad operatiivvajadustel ⇐ ~~eesmärk on toetada algatusi nii riigi kui ka funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ning neid funktsioone täidetakse viisil, mis järgib reguleerivate ja operatiivsete ülesannete eraldamist.~~

2. ~~Selleks et saavutada lõikes 1 osutatud eesmärgid ning piiramata liikmesriikide vastutust seoses riiklike marsruutide ja õhuruumi struktuuriga, tagab komisjon järgmiste ülesannete täitmise:~~ ✕ Lõikes 1 osutatud võrgu funktsioonid hõlmavad järgmist ✕:

a) Euroopa ⇒ õhuruumi struktuuride ⇐ ~~marsruutide võrgu~~ kavandamine ⇒ ja haldamine ⇐;

⇒ b) lennuliiklusvoogude juhtimine; ⇐

~~c)~~ piiratud ressursside koordineerimine üldise lennuliikluse kasutatavates lennusedusalades, eriti raadiosagedustel ning radari transpondri koodide koordineerimine ja jaotamine.

↓ uus

3. Lisaks hõlmavad lõikes 1 osutatud võrgufunktsioonid järgmist:

a) õhuruumi optimaalne kavandamine võrgu tarbeks ja lihtsustatud korra väljatöötamine lennuliiklusteenuste osutamise delegeerimiseks koostöös lennuliiklusteenuse osutajate ning liikmesriikide ametiasutustega;

b) lennujuhtimisvõimekuse haldamine võrgus, nagu on kindlaks määratud võrgu siduvas operatiivkavas;

c) koordineerimis- ja tugifunktsiooni pakkumine võrgu tegevuses tekkinud kriisiolukorras;

d) lennuliiklusvoogude ja läbilaskevõime juhtimine;

e) Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgus taristu kasutuselevõtuga seotud tegevuse kavandamise, järelevalve ja koordineerimise juhtimine kooskõlas Euroopa

lennuliikluse korraldamise üldkavaga, võttes arvesse käitamisevajadusi vajadusi ja nendega seotud käitamismenetlusi;

f) Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu toimimise järelevalve.

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

4. ~~Lõigetes 2 ja 3 Esimeses lõigus~~ loetletud funktsioonidega ei kaasne üldiste siduvate meetmete vastuvõtmine ega poliitilise hinnangu andmine. ~~Nende puhul võetakse arvesse ettepanekuid, mis on välja töötatud riigi tasandil ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil.~~ Funktsioone täidetakse kooskõlastatult sõjaväevõimudega vastavalt kokkulepitud korrale, mis näeb ette õhuruumi paindliku kasutamise.

↓ uus

5. Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas artikliga 36 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmiseks, et lisada lõigetes 2 ja 3 osutatud funktsioonidele uusi funktsioone, kui see on vajalik võrgu paremaks toimimiseks ja selle tulemuslikkuse parandamiseks.

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

(kohandatud)

Artikkel 27

⊗ Võrgu haldaja ⊗

↓ uus

1. Artiklis 26 osutatud eesmärkide saavutamiseks peab komisjon, keda vajaduse korral toetab amet, tagama, et võrgu haldaja aitaks lõikes 4 osutatud ülesandeid täites rakendada artiklis 26 sätestatud võrgufunktsioone.

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

(kohandatud)

⇒ uus

2. Komisjon võib ~~pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega ja kooskõlas lõikes 4 osutatud rakenduseeskirjadega usaldada Eurocontrolile või mõnele teisele erapooletule ja pädevale organile~~ ⊗ määrata ⊗ mõne erapooletu ja pädeva ⇒ organi, kes täidaks võrgu haldaja ⇐ ~~ülesanded~~ ~~ülesandeid, mis on vajalikud esimeses lõigus loetletud funktsioonide täitmiseks.~~ Selleks võtab komisjon vastu rakendusakti ~~vastavalt~~ kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud

~~kontrollimenetlusele~~kontrollimenetlusega. Asjaomane määramisotsus sisaldab määramise tingimusi, sealhulgas võrgu haldaja rahastamisega seotud tingimusi.

3. ~~Võrgu haldaja ei~~ võrgu haldaja ei ülesandeid täidetakse ~~sõltumatult, erapooletult ja kulutõhusalt liikmesriikide ja sidusrühmade nimel~~. Ülesannetega tegeletakse asjakohaselt, hoides lahus teenuste osutamise ja regulatsiooni vastutusvaldkonnad, kui võrgu haldajaks määratud pädev asutus täidab ka reguleerivat funktsiooni. Võrgu haldaja võtab oma ülesandeid täites ~~võttes~~ arvesse kogu lennuliikluse korraldamise võrgu vajadusi ja ~~kaasates~~ kaasab täielikult õhuruumi kasutajad, ja aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennuväljade käitajad ning sõjaväe.

↓ uus

4. Võrgu haldaja aitab rakendada võrgu funktsioone, kasutades tugimeetmeid, mille eesmärk on võrgu ohutu ja tulemuslik kavandamine ning toimimine tava- ja kriisitingimustes, ning meetmeid, mille eesmärk on pidevalt parandada ühtse Euroopa taeva võrgu toimimist ja võrgu üldist tulemuslikkust, eelkõige seoses tulemuslikkuse kava rakendamisega. Võrgu haldaja võtab oma tegevuses arvesse vajadust integreerida lennujaamad täielikult võrgustikku.

5. Võrgu haldaja ja tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsev amet teevad tihedat koostööd tagamaks, et artiklis 10 osutatud tulemuseesmärgid kajastuksid asjakohaselt läbilaskevõimes, mille konkreetsed aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad saavutama ja milles võrgu haldaja ja kõnealused aeronavigatsiooniteenuse osutajad on võrgu operatiivkava raames kokku leppinud.

6. Võrgu haldaja teeb järgmist:

- a) määrab kindlaks konkreetsed meetmed selleks, et rakendada võrgu funktsioone ja toetada siduva võrgu operatiivkava tõhusat rakendamist ning siduvate tulemuseesmärkide saavutamist;
- b) nõustab komisjoni ja esitab tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutsevale ametile asjakohast teavet lennuliikluse korraldamise võrgu taristu kasutuselevõtu kohta kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, eelkõige selleks, et teha kindlaks võrgu jaoks vajalikud investeeringud.

7. Võrgu haldaja kasutab otsuste tegemisel ühisotsustamismenetlust. Ühisotsustamismenetluses osalejad teevad kõik, mis võimalik, et parandada võrgu toimimist ja tulemuslikkust. Ühisotsustamismenetluse käigus peetakse eelkõige silmas võrgu huve.

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

~~3. Komisjon võib lõikes 2 toodud funktsioonide loetelu täiendada pärast majandusharu sidusrühmadega nõuetekohast konsulteerimist. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.~~

↴ uus

8. Komisjon kehtestab artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt vastu võetud rakendusaktidega üksikasjalikud eeskirjad võrgu funktsioonide täitmise, võrgu haldaja ülesannete ning juhtimismehhanismide, sealhulgas otsustamismenetluse ja kriisijuhtimise kohta.

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 6

~~4. Üksikasjalikud eeskirjad rakendamaks meetmeid, millele on osutatud käesolevas artiklis, välja arvatud meetmed, millele on osutatud lõigetes 6 kuni 9, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Nende rakenduseeskirjadega käsitletakse eelkõige:~~

~~a) protsesside ja menetluste kooskõlastamist ja ühtlustamist, et parandada aeronavigatsioonilise sageduse haldamise tõhusust, sealhulgas põhimõtete ja kriteeriumide väljatöötamist;~~

~~b) põhifunktsiooni kooskõlastada Euroopa üldiseks lennuliikluseks eraldatud sagedusalade vajaduste varast tuvastamist ja lahendamist, et toetada Euroopa lennundusvõrgu ülesehitust ja toimimist;~~

~~e) täiendavaid võrgufunktsioone, nagu need on määratletud lennuliikluse korraldamise üldkavas;~~

~~d) lõikes 2 osutatud ülesannete täitmiseks liikmesriikide, aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja võrgu haldamise funktsiooni vahel koostöö korras otsuste tegemise üksikasjalik kord;~~

~~e) konsulteerimiskorda asjaomaste sidusrühmadega otsustamisprotsessis nii riigi kui ka Euroopa tasandil; ja~~

~~f) Rahvusvahelise Telekommunikatsiooniliidu poolt üldiseks lennuliikluseks eraldatud raadiospektris ülesannete ja vastutuse jagamist võrgu haldamise funktsiooni ja riikliku sageduse haldajate vahel, tagades, et riikliku sageduse haldamise funktsioonid täidaksid jätkuvalt neid sagedusülesandeid, mis ei mõjuta võrku. Nende juhtumite puhul, mis mõjutavad võrku, teevad riikliku sageduse haldajad koostööd nendega, kes vastutavad võrgu haldamise funktsiooni eest, et optimeerida sageduste kasutust.~~

9. Muude õhuruumi struktuuride kavandamise aspektidega kui need, millele on osutatud artikli 26 lõigetes 2 ja 3, tegelevad liikmesriigid. Seda tehes võtavad liikmesriigid arvesse lennuliikluse vajadusi, hooajalisust ning lennuliikluse ja tulemuslikkuse kavade keerukust. Enne nende aspektide üle otsustamist konsulteerivad nad asjaomaste õhuruumi kasutajatega või rühmadega, kes esindavad selliseid õhuruumi kasutajaid ja vajaduse korral sõjaväevõime.

~~5. Lõikes 2 osutamata õhuruumi planeerimise aspekte käsitletakse riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil. Selles kavandamisprotsessis võetakse arvesse lennuliikluse vajadusi ja keerukust, riiklikke või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavu ning see hõlmab täielikku konsulteerimist asjaomaste õhuruumi kasutajatega või asjaomaste rühmadega, kes esindavad õhuruumi kasutajaid ja vajaduse korral sõjaväevõime.~~

~~6. Liikmesriigid usaldavad Eurocontrolile või mõnele muule erapooletule ja pädevale organile vastavalt asjakohasele järelevalvekorrale lennuliikluse voogude juhtimise.~~

~~7. Lennuliikluse voogude juhtimise, sealhulgas vajaliku järelevalvekorra rakenduseeskirjad töötatakse välja vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele ning võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, et optimeerida olemasolevat läbilaskevõimet õhuruumi kasutusel ning parandada lennuliikluse voogude juhtimisprotsesse. Nende eeskirjade aluseks on läbipaistvus ja tõhusus ning nendega tagatakse, et läbilaskevõimet nähakse ette paindlikult ja õigeaegselt ning kooskõlas ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava soovitusetega.~~

~~8. Lennuliikluse voogude juhtimise rakenduseeskirjad toetavad operatiivseid otsuseid, mida teevad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja õhuruumi kasutajad, ning rakenduseeskirjad hõlmavad järgmisi valdkondi:~~

~~a) lennu kavandamine;~~

~~b) olemasoleva õhuruumi läbilaskevõime kasutamine lennu kõikides etappides, sealhulgas teenindusaegade eraldamine; ja~~

~~e) lennuteede kasutamine üldises lennuliikluses, sealhulgas~~

~~lennuteede ja liikluse suuniste ühtse avaldamise korraldamine;~~

~~võimalused üldise lennuliikluse ülekoormatud piirkondadest kõrvalejuhtimiseks; ja~~

~~eesõiguseeskirjad õhuruumile juurdepääsu kohta üldise lennuliikluse puhul, eelkõige ülekoormatud ja kriisiperioodidel.~~

~~9. Rakenduseeskirjade väljatöötamisel ja vastuvõtmisel võtab komisjon vajaduse korral ja ohutust kahjustamata arvesse kooskõla lennuplaanide ja lennujaamade teenindusaegade vahel ning vajaliku koordineerimist naaberpiirkondadega.~~

↓ uus

Artikkel 28

Võrgu haldaja raamatupidamise läbipaistvus

1. Võrgu haldaja koostab, esitab kontrollimiseks ja avaldab oma finantsaruanded. Need aruanded vastavad rahvusvahelistele raamatupidamisstandarditele, mille liit on kasutusele võtnud. Kui võrgu haldaja õigusliku staatuse tõttu ei ole rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite täielik järgimine võimalik, peab võrgu haldaja saavutama vastavuse võimalikult suures osas.

2. Võrgu haldaja avaldab aastaaruande ning sõltumatu audiitor kontrollib tema raamatupidamist regulaarselt.

↓ 550/2004

~~Artikkel 10~~

~~Teenuseosutajate vahelised suhted~~

~~1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad võivad kasutada teiste ühenduses sertifitseeritud teenuseosutajate teenuseid.~~

~~2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad vormistavad ametlikult oma töösuhted kirjaliku lepingu või samaväärse õigusliku kokkuleppega, sätestades iga teenuseosutaja võetud ülesanded ja kohutused ning võimaldades kõikidel teenuseosutajatel vahetada omavahel tegevusandmeid üldise lennuliikluse kohta. Sellistest korraldustest teavitatakse asjaomaseid siseriiklikke järelevalveasutusi.~~

~~3. Lennuliiklusteenuste osutamise korral nõutakse liikmesriikide luba. Meteoroloogiateenuste osutamise korral nõutakse asjaomase liikmesriigi heakskiitu juhul, kui liikmesriigid on artikli 9 lõike 1 kohaselt määranud ühe teenuseosutaja.~~

↓ uus

Artikkel 29

Suhted sidusrühmadega

Aeronavigatsiooniteenuse osutajad loovad konsultatsioonimehhanismi, et pidada nõu asjaomaste õhuruumikasutajate ja lennuväljakäitajatega kõikides tähtsamates

teenuseosutamisega seotud küsimustes, mis muu hulgas hõlmavad õhuruumi konfiguratsioonide vajalikke muudatusi või strateegilisi investeeringuid, millel on asjakohane mõju lennuliikluse korraldamisele ning aeronavigatsiooniteenuse osutamisele ja/või tasudele. Õhuruumi kasutajad osalevad ka strateegiliste investeeringute heakskiitmises. Komisjon võtab vastu meetmed, milles üksikasjalikult sätestatakse konsulteerimisviisid ja õhuruumi kasutajate osalemise viisid investeeringute heakskiitmises. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 6

(kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 30

Suhted sõjaväevõimudega

Liikmesriigid tagavad võtavad ühise transpordipoliitika raames vajalikud meetmed tagamaks, et pädevad tsiviil- ja sõjaväevõimud sõlmivad seoses konkreetsete õhuruumiosade haldamisega kirjalikud lepingud või samaväärsed õiguslikud kokkulepped või uuendavad neid ⇒, ning teavitavad sellest komisjoni ⇐.

↓ 550/2004

~~Artikkel 13~~

Andmete kättesaadavus ja kaitse

~~1. Kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad ja lennujaamad vahetavad asjakohaseid tegevusandmeid üldise lennuliikluse kohta, et rahuldada oma operatiivseid vajadusi. Andmeid kasutatakse üksnes operatiivsetel eesmärkidel.~~

~~2. Juurdepääs vajalikele tegevusandmetele tagatakse asjakohastele asutustele, sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, õhuruumi kasutajatele ja lennujaamadele ilma kedagi diskrimineerimata. 3. Sertifitseeritud teenuseosutajad, õhuruumi kasutajad ja lennujaamad kehtestavad muudele kui lõikes 1 osutatud asjakohastele tegevusandmetele juurdepääsu standardtingimused. Siseriiklikud sertifitseerimisasutused kiidavad sellised standardtingimused heaks. Vajadusel kehtestatakse selliste tingimustega seotud üksikasjalikud eeskirjad raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud korras.~~

↓ uus

Artikkel 31

Üldise lennuliikluse operatiivandmete kättesaadavus ja neile juurdepääs

1. Üldise lennuliikluse puhul teevad kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja võrgu haldaja asjaomased operatiivandmed kättesaadavaks reaalajas, kedagi diskrimineerimata ning ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitikahuvide kaitsmist, sealhulgas piiriülesel ja kogu liitu hõlmaval tasandil. Sellisest andmete kättesaadavaks tegemisest saavad kasu sertifitseeritud või deklaratsiooni esitanud lennuliiklusteenuseosutajad, üksused, kellel on tõendatud huvi kaaluda aeronavigatsiooniteenuste osutamist, ning õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja võrgu haldaja. Andmeid kasutatakse üksnes operatiivsetel eesmärkidel.

2. Lõikes 1 osutatud teenuse hinnad põhinevad andmete kättesaadavaks tegemise piirkulul.

3. Lõikes 1 osutatud juurdepääs asjakohastele operatiivandmetele antakse ohutusjärelevalve, tulemuslikkuse järelevalve ja võrgu järelevalve eest vastutavatele asutustele, sealhulgas ametile.

4. Komisjon võib kehtestada üksikasjalikud nõuded andmete kättesaadavaks tegemise ja neile juurdepääsu kohta kooskõlas lõigetega 1 ja 3 ning lõikes 2 osutatud meetodika hindade kindlaksmääramiseks. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

↓ 551/2004 (kohandatud)

H V PEATÜKK

ÕHURUUMI STRUKTUUR , KOOSTALITLUSVÕIME JA TEHNOLOOGILINE INNOVATSIOON

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 2

Artikkel 3

Euroopa ülemine lennuinfopiirkond (EUIR)

1. Ühendus ja liikmesriigid taotlevad Euroopa ülemise lennuinfopiirkonna (EUIR) kehtestamist ja selle tunnustamist ICAO poolt. Selleks annab komisjon ühenduse pädevusse kuuluvate küsimuste puhul vajaduse korral nõukogule soovitusel asutamislepingu artikli 300 kohaselt hiljemalt 4. detsembril 2011.

2. EUIR kavandatakse nii, et see hõlmab artikli 1 lõike 3 kohaselt liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat õhuruumi, ning see võib hõlmata ka Euroopa kolmandate riikide õhuruumi.

3. EUIRi kehtestamine ei piira liikmesriikide kohustust määrata nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi jaoks lennuliiklusteenuse osutajaid vastavalt teenuse osutamise määruse artikli 8 lõikele 1.

~~4. Liikmesriigid säilitavad oma vastutuse ICAO ees ülemiste lennuinfopiirkondade geograafilistes piirides ja selliste lennuinfopiirkondade geograafilistes piirides, mille ICAO on käesoleva määruse jõustumiskuupäeval nende hoolede usaldanud.~~

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 3

⇒ uus

~~Artikkel 323a~~

Aeronavigatsioonialane elektrooniline teave

Ilma et see piiraks aeronavigatsiooniteabe avaldamist liikmesriikide poolt, loob võrgu haldaja kooskõlas sellise avaldamisega ning koostöös ~~Eurocontroliga~~ ⇒ komisjoniga ⇐ kogu liitu hõlmava aeronavigatsioonialase teabe taristu, et suurendada sellise kvaliteetse elektroonilise aeronavigatsiooniteabe kättesaadavust, mis esitatakse hõlpsasti kättesaadaval viisil ja mis vastab kõikide asjaomaste kasutajate nõuetele andmete kvaliteedi ja õigeaegsuse suhtes. ⇒ Sel viisil kättesaadavaks tehtud aeronavigatsiooniteave hõlmab ainult teavet, mis vastab määruse (EL) 2018/1139 VIII lisa punktis 2.1 nimetatud olulistele nõuetele. ⇐

~~2. Lõike 1 kohaldamiseks komisjon:~~

~~a) tagab kogu ühendust hõlmava aeronavigatsioonialase teabe infrastruktuuri väljatöötamise elektroonilise integreeritud portaali kujul, millele on huvitatud sidusrühmadel piiramatul juurdepääsul. See infrastruktuur integreerib juurdepääsuvajalikele andmetele, sealhulgas aeronavigatsioonialane teave, lennuliiklusteeninduste büroo (ARO) teave, meteoroloogiline teave ja lennuliikluse voogude juhtimist käsitlev teave;~~

~~b) toetab tihedas koostöös Eurocontroli ja ICAOga kõige laiemas mõttes aeronavigatsioonialase teabe avaldamise kaasajastamist ja ühtlustamist. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli üksikasjalikud rakenduseeskirjad vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.~~

↓ 1070/2009 artikli 3 lõige 4

~~Artikkel 4~~

Lennureeglid ja õhuruumi liigitus

~~Komisjon võtab vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu üksikasjalikud rakenduseeskirjad, et:~~

~~võtta vastu asjakohased lennureeglid, mis põhinevad ICAO standarditel ja soovituslikel tavadel;~~

ühlustada ICAO õhuruumi liigituse kohaldamist asjakohase kohandusega, et tagada ohutute ja tõhusate lennuliiklusteenuste üleminekuteta osutamine ühtses Euroopa taevas.

↓ 551/2004 (kohandatud)

~~III PEATÜKK~~

~~ÕHURUUMI PAINDLIK KASUTAMINE ÜHTSES EUROOPA TAEVAS~~

↓ 551/2004 (kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 33~~7~~

Õhuruumi paindlik kasutamine

1. Võttes arvesse oma vastutusalasse kuuluvate sõjaliste aspektide korraldamist, tagavad liikmesriigid ICAO kirjeldatud ja Eurocontroli välja töötatud õhuruumi paindliku kasutamise ~~mõiste kontseptsiooni~~ ühise kohaldamise ühtses Euroopa taevas, et hõlbustada õhuruumi korraldamist ja lennuliikluse juhtimist ühise transpordipoliitika raames ⇒ ning kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga ⇐ .

2. Liikmesriigid esitavad ühise transpordipoliitika raames komisjonile igal aastal aruande oma vastutusalasse kuuluva õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamise kohta.

3. Kui eelkõige pärast liikmesriikide poolt aruannete esitamist osutub vajalikuks õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni ühtses Euroopa taevas tugevdada ja ühtlustada, ☒ võtab komisjon meetmed ☒ ~~võetakse~~ ühise transpordipoliitika raames. ☒ Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega ☒ ~~raammääruse artiklis 8 sätestatud korras vastu rakenduseeskirjad.~~

↓ uus

Artikkel 34

SESARi koordineerimine

Üksused, kes vastutavad liidu õiguses kehtestatud ülesannete eest kas SESARi määratlemisetapi, SESARi arendusetapi või SESARi kasutuselevõuetapi koordineerimise valdkonnas, teevad koostööd nende kolme etapi tõhusaks koordineerimiseks, et üleminek ühelt etapilt teisele oleks sujuv ja õigeaegne.

Kõiki asjaomaseid tsiviil- ja sõjandusvaldkonna sidusrühmi kaasatakse võimalikult suures ulatuses.

~~Artikkel 15 a~~

Ühisprojektid

~~1. Ühisprojektid võivad kaasa aidata lennuliikluse korraldamise üldplaani edukale rakendamisele. Sellised projektid toetavad käesoleva määruse eesmärke parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust sellistes peamistes valdkondades nagu läbilaskevõime, lendude ja kulude tõhusus ning keskkonnasäästlikkus, arvestades kõigi nende puhul esmatähtsaid ohutuseesmärke.~~

~~2. Komisjon võib vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele töötada välja suunised, mis käsitlevad viise, kuidas sellised projektid võivad toetada lennuliikluse korraldamise üldplaani rakendamist. Niisugused suunised ei piira selliste projektide kasutuselevõtu mehhanisme seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega, nagu on selles kokku leppinud nimetatud õhuruumiosade osapooled.~~

~~3. Komisjon võib samuti otsustada vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele luua ühisprojekte võrguga seonduvate funktsioonide jaoks, mis on eriti olulised lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldise toimivuse parandamiseks. Sellised ühisprojektid võib tunnistada ühenduse toetuse kõlblikuks mitmeaastase finantsraamistiku raames. Sel eesmärgil ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust otsustada nende rahaliste vahendite kasutamise üle, viib komisjon läbi sõltumatu tasuvusanalüüsi ning konsulteerib asjakohaselt liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega vastavalt raammääruse artiklile 10, uurides põhjalikult kõiki sobivaid vahendeid ühisprojektide kasutuselevõtu rahastamiseks. Ühisprojektide kasutuselevõtu abikõlblikud kulud kaetakse kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.~~

↓ uus

Artikkel 35

Ühisprojektid

1. Komisjon võib luua ühisprojekte, et rakendada Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava käitamisepõhimõtete olulisi muudatusi, mis mõjutavad kogu võrku.

2. Lisaks võib komisjon kehtestada ühisprojektide ja nende rakendamise juhtimismehhanismid.

3. Ühisprojektid võivad olla kõlblikud liidu rahastamise saamiseks. Sel eesmärgil ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust otsustada oma rahaliste vahendite kasutamise üle, viib komisjon läbi sõltumatu tasuvusanalüüsi ning konsulteerib asjakohaselt liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega vastavalt artiklile 10, uurides põhjalikult kõiki sobivaid vahendeid, millest rahastada ühisprojektide rakendamist.

4. Komisjon kehtestab lõigetes 1 ja 2 osutatud ühisprojektid ning juhtimismehhanismid artikli 37 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt vastu võetud rakendusaktidega.

↓ 551/2004

~~Artikkel 8~~

~~Ajutine peatamine~~

~~1. Kui artikli 7 kohaldamine põhjustab märkimisväärsed raskusi, võivad liikmesriigid ajutiselt sellise kohaldamise peatada, tingimusel et nad teavitavad sellest viivitamata komisjoni ja teisi liikmesriike.~~

~~2. Pärast ajutise peatamise kohta otsuse tegemist võib raammääruse artiklis 8 sätestatud korras töötada välja artikli 7 lõike 3 alusel vastuvõetud eeskirjade kohandamise asjaomaste liikmesriikide vastutusalasse kuuluva õhuruumi puhul.~~

~~IV~~ VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 11

~~Artikkel 17~~

~~Lisade läbivaatamine~~

~~Meetmed, mille eesmärk on muuta lisade vähemolulisi sätteid, et võtta arvesse tehnika ja toimimisega seotud arenguid, võetakse vastu vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.~~

~~Komisjon võib tungiva kiireloomulisuse tõttu kohaldada raammääruse artikli 5 lõikes 5 osutatud kiirmenetlust.~~

↓ uus

~~Artikkel 36~~

~~Delegeeritud volituste rakendamine~~

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklites 6 ja 26 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile seitsmeks aastaks alates [käesoleva määruse avaldamise kuupäev]. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 6 ja 26 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artiklite 6 ja 26 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

↓ 549/2004 (kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 37 ~~5~~

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab ühtse taeva komitee, edaspidi „komitee“, mis koosneb iga liikmesriigi kahest esindajast ja mida juhatab komisjoni ~~esindaja~~. Komitee tagab, et kõikide kasutajarühmade huvisid võetakse asjakohaselt arvesse. ⇒ Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses. ⇐

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse ~~otsuse 1999/468/EÜ~~ ⇒ määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4 ⇐ ~~artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.~~

3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse ~~otsuse 1999/468/EÜ~~ ⇒ määruse (EL) nr 182/2011 ⇐ ~~artiklit~~ artikleid 5 ja 7, ~~võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.~~

~~Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 nimetatud tähtjaks kehtestatakse üks kuu.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 4

~~4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.~~

~~5. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5
(kohandatud)

Artikkel 38~~40~~

⊗ Sidusrühmadega konsulteerimine ⊗

↓ uus

1. Liikmesriigid, riiklikud järelevalveasutused, amet (olenemata sellest, kas ta tegutseb tulemuslikkuse hindamise asutusena või mitte) ning võrgu haldaja kehtestavad asjakohaseks konsulteerimiseks sidusrühmadega konsulteerimismehhanismid, et sidusrühmad saaksid täita oma ülesandeid käesoleva määruse rakendamisel.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5
(kohandatud)

⇒ uus

2. Komisjon kehtestab ~~konsulteerimismehhanismi ühenduse~~ ⊗ liidu ⊗ tasandil mehhanismi, ⇒ et vajaduse korral konsulteerida käesoleva määruse rakendamisega seotud küsimustes⇐. Konsulteerimisse kaasatakse ⊗ komisjoni ⊗ otsuse 98/500/EÜ kohaselt moodustatud konkreetse valdkonna dialoogikomitee. ~~3. Konsultatsioonid sidusrühmadega hõlmavad eelkõige uute kontseptsioonide ja tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõttu EATMNis.~~ ⇒ Kui lõike 3 punkti e kohaldamisel on vaja konsulteerida sõjalistes aspektides, konsulteerib komisjon lisaks liikmesriikidele ka Euroopa Kaitseagentuuri ja liikmesriikide määratud muude pädevate sõjaliste ekspertidega. ⇐

3. Sellised sidusrühmad võivad olla:

a) aeronavigatsiooniteenuse osutajad ⇒ või asjaomased rühmad, kes esindavad aeronavigatsiooniteenuse osutajaid ⇐

↓ uus

b) võrgu haldaja;

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

(kohandatud)

⇒ uus

- c) lennujaamade käitajad ⇒ või asjaomased rühmad, kes esindavad lennujaamade käitajaid ⇐ ;
- d) ~~asjaomased~~ õhuruumi kasutajad või asjaomased rühmad, kes esindavad ☒ õhuruumi kasutajaid; ☒ ~~õhuruumi kasutajad~~
- e) ~~sõjavägisõjaväevõimud~~;
- f) lennukitööstus; ja
- g) lennunduspersonalit esindavad organisatsioonid;

↓ uus

h) asjaomased valitsusvälised organisatsioonid.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

(kohandatud)

~~Artikkel 6~~

~~Lennundussektori nõuandekomitee~~

~~Ilma et see piiraks komitee ja Eurocontrol'i rolli, loob komisjon "lennundussektori nõuandekomitee", kuhu kuuluvad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajate ühendused, lennujaamad, lennujaamade käitajad, lennukitööstus ning lennunduspersonal esindavad organisatsioonid. Selle organi ülesanne on üksnes anda komisjonile nõu ühtse Euroopa taevala rakendamise küsimustes.~~

~~Artikkel 397~~

~~Suhted Euroopa kolmandate riikidega~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

(kohandatud)

⇒ uus

~~Ühenduse~~ ☒ Liidu ☒ ja selle liikmesriikide eesmärk on laiendada ühtset Euroopa taevast Euroopa Liitu mittekuuluvatesse riikidesse ning seda laienemist toetada. Selleks püüavad nad kas piirnevate kolmandate riikidega sõlmitavate kokkulepete või funktsionaalsete õhuruumiosade kokkulepete raames laiendada käesoleva määruse ning artiklis 3 osutatud meetmete kohaldamist ☒ ühtset Euroopa taevast ☒ asjaomastele kolmandatele riikidele. ⇒ Lisaks püüavad nad teha nende riikidega koostööd kas võrgu funktsioone käsitlevate lepingute raames või liidu ja Eurocontrol'i vahelise lepingu raames, millega luuakse tõhustatud koostöö üldine raamistik ja tugevdatakse lennuliikluse korraldamise üleeuroopalist mõõdet. ⇐

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

~~Artikkel 8~~

~~Rakenduseeskirjad~~

~~1. Komisjon võib rakenduseeskirjade väljatöötamiseks anda Eurocontrolile või vajaduse korral mõnele muule organile volitused, määraes ära täidetavad ülesanded ja selleks ettenähtud ajakava ning võttes arvesse käesolevas määruses sätestatud asjaomaseid tähtpäevi. Komisjon tegutseb vastavalt artikli 5 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.~~

~~2. Kui komisjon kavatseb anda lõike 1 kohaseid volitusi, püüab ta võimalikult hästi kasutada olemasolevaid menetlusi kõikide huvitatud poolte kaasamiseks ja nendega konsulteerimiseks, kui need menetlused on kooskõlas komisjoni läbipaistvuse ja konsulteerimismenetluste tavade ega ole vastuolus komisjoni institutsiooniliste kohustustega.~~

↓ uus

~~Artikkel 40~~

~~Muude organite toetus~~

~~Komisjon võib paluda muudelt organitelt abi käesolevast määrusest tulenevate ülesannete täitmisel.~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 1

~~Artikkel 4~~

~~Ohutusnõuded~~

~~Komisjon võtab vastavalt raammääruse artikli 5 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu rakenduseeskirjad, milles sisalduvad Eurocontroli ohutusnõuete (ESARRid) asjakohased sätted ning nende nõuete käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvad hilisemad muudatused, vajaduse korral nõuete kohaste kohandustega.~~

↓ 550/2004 (kohandatud)

~~IV PEATÜKK~~

~~LÕPPSÄTTED~~

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 11

(kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 41~~18~~

Konfidentsiaalsus

1. Riiklikud järelevalveasutused, kes tegutsevad oma siseriiklike õigusaktide kohaselt, ~~ega~~ komisjon ⇒ , amet (olenemata sellest, kas ta tegutseb tulemuslikkuse hindamise asutusena või mitte) ega võrgu haldaja ⇐ ei avalda konfidentsiaalse sisuga teavet, eelkõige teavet aeronavigatsiooniteenuse osutajate, nende ärisuhete ~~ja~~ või nende kulukomponentide kohta.

2. Lõige 1 ei piira riiklike järelevalveasutuste ~~või~~ komisjoni ⇒ ega tulemuslikkuse hindamise asutusena tegutseva ameti ⇐ õigust avaldada teavet siis, kui see on oluline nende ametikohustuste täitmiseks; sellisel juhul peab teabe avaldamine olema proportsionaalne ja võtma arvesse aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade ja muude asjaomaste sidusrühmade õigustatud huve kaitsta oma ~~ärisaladusi~~ ⇒ tundlikku äriteavet ⇐.

3. ⇒ Artiklites 19–24 sätestatud ⇐ ~~Artiklis 14 osutatud maksustamiskava tasusüsteemi~~ alusel antud teave ja andmed, ⇒ eelkõige määratud lennuliiklusteenuseosutajate kindlaksmääratud kulude, tegelike kulude ja tuludega seotud teave ja andmed ⇐ avalikustatakse.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 5

(kohandatud)

⇒ uus

Artikkel 42~~9~~

Karistused

~~Karistused, mis Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ning ja artiklis 3 osutatud meetmete~~ ⇒ selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide sätete ⇒ rikkumise eest eelkõige õhuruumi kasutajatele ⇒ lennujaama käitajatele ⇒ ja ☒ aeronavigatsiooni ☒ teenuse osutajatele karistused, ⇒ ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende kohaldamine. Kehtestatud karistused ⇒ on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

↓ 549/2004

Artikkel 12

Kontroll, järelvalve ja mõju hindamise meetodid

~~1. Kontroll, järelvalve ja mõju hindamise meetodid põhinevad liikmesriikide esitatavatel aastaaruannetel käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete alusel võetud tegevuste rakendamise kohta.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 6

punkt a

~~2. Komisjon hindab korrapäraselt käesoleva määruse ja artiklis 3 osutatud meetmete rakendamist ning esitab selle kohta aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule esimest korda hiljemalt 4. juunil 2011 ning seejärel iga artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud võrdlusperioodi lõpus. Selleks võib komisjon põhjendatud juhtudel lisaks nende poolt käesoleva artikli lõike 1 kohaselt esitatavates aruannetes sisalduvale teabele nõuda liikmesriikidelt lisateavet.~~

↓ 549/2004

~~3. Lõikes 2 osutatud aruannete koostamisel küsib komisjon komitee arvamust.~~

↓ 1070/2009 artikli 1 lõike 6
punkt b

~~4. Aruanded sisaldavad käesoleva määruse alusel võetud meetmete abil saavutatud tulemuste hinnangut, sealhulgas asjakohast teavet kõnealuse sektori arengu kohta, eelkõige seoses majanduslike, sotsiaalsete, keskkonnavalaste, tööhõivealaste ja tehnoloogiliste aspektidega, samuti hinnangut teenuste kvaliteedi kohta, võttes arvesse algseid eesmärgi ja tulevase vajadusi.~~

↓ uus

Artikkel 43

Hindamine

1. Komisjon korraldab 2030. aastal hindamise, milles vaadeldakse käesoleva määruse kohaldamist. Selleks võib komisjon põhjendatud juhtudel nõuda liikmesriikidelt teavet, mis on käesoleva määruse kohaldamise seisukohalt oluline.

2. Komisjon edastab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Hindamistulemused avalikustatakse.

↓ 1070/2009 artikli 2 lõige 12
(kohandatud)

~~Artikkel 18 a~~

Läbivaatamine

~~Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 4. detsembril 2012 uuringu, milles hinnatakse side, navigatsiooni, järelevalve ja aeronavigatsioonialaste teabeteenuste osutamisele turul valitsevate põhimõtete kohaldamise õiguslikku, turvaalast, tööstuslikku, majanduslikku ja sotsiaalset mõju võrreldes olemasolevate või alternatiivsete organisatsiooniliste põhimõtetega ning võttes arvesse arenguid funktsionaalsete õhuruumiosade ja kättesaadava tehnoloogia osas.~~

~~IV PEATÜKK~~

~~LÕPPSÄTTED~~

~~Artikkel 10~~

~~Läbivaatamine~~

~~Raammääruse artikli 12 lõikes 2 osutatud korrapärase läbivaatamise käigus lõpetab komisjon kavandatud uuringu selle kohta, et artiklites 3, 5 ja 6 osutatud mõisteid võib tulevikus kohaldada alumise õhuruumi suhtes.~~

~~Uuringu tulemuste põhjal ja võttes arvesse saavutatud edu, esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 31. detsembriks 2006 aruande, millega on vajadusel kaasas ettepanek laiendada nende mõistete kasutamist alumise õhuruumi suhtes või määrata kindlaks mis tahes muud meetmed. Kui sellist kohaldamisala laiendamist peetakse vajalikuks, tuleks asjakohased otsused soovitatavalt võtta vastu enne 31. detsembrit 2009.~~

~~Artikkel 44~~⁴³

~~Kaitsemeetmed~~

Käesolev määrus ei takista meetmete rakendamist liikmesriikide poolt ulatuses, mis on vajalik esmatähtsate julgeoleku- või kaitsepoliitikaühvide kaitseks. Sellised meetmed on eelkõige need, mis on kohustuslikud:

- (e) liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi jälgimiseks ICAO piirkondlike aeronavigatsioonialaste kokkulepete kohaselt, sealhulgas võime avastada ja identifitseerida kõik seda õhuruumi kasutavad õhusõidukid ning neid hinnata, eesmärgiga kindlustada lendude ohutus ja võtta meetmeid julgeoleku- ja kaitsevajaduste tagamiseks,
- (f) tõsiste siseriiklike rahutuste korral, mis mõjutavad avaliku korra säilitamist,
- (g) sõja või sõjaohtu kujutavate tõsiste siseriiklike rahutuste korral,
- (h) liikmesriikide selliste rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks, mis on võetud seoses rahu ja rahvusvahelise julgeoleku säilitamisega,
- (i) sõjaliste operatsioonide ja õppuste läbiviimiseks, sealhulgas vajalikud treeninguvõimalused.

↓ 1070/2009 artikli 1 lõige 7

~~Artikkel 13a~~

~~Euroopa Lennundusohutusamet~~

~~Käesoleva määruse ning määruste (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004, (EÜ) nr 552/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet)⁵³ rakendamisel kooskõlastavad liikmesriigid ja komisjon oma käesoleva määruse kohaselt sätestatud rollide kohast tegevust vastavalt Euroopa Lennundusohutusametiga, et tagada kõigi ohutusega seotud aspektide nõuetekohane käsitlemine.~~



Artikkel 45

Kehtetuks tunnistamine

Määrused (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004 ja (EÜ) nr 551/2004 tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrustele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt III lisas esitatud vastavustabelile.

↓ 550/2004 (kohandatud)

Artikkel ~~46~~⁴⁹

Jõustumine ☒ ja kohaldamine ☒

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

~~2. Artiklid 7 ja 8 jõustuvad siiski üks aasta pärast artiklis 6 osutatud ühiste nõuete avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.~~

↓ uus

2. Artikli 3 lõiget 3 kohaldatakse alates [Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev 48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist].

⁵³ ~~ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.~~

Artikleid 10–24 kohaldatakse alates 1. juulist 2023. Määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklit 11 ja määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklit 15 ning nende alusel vastu võetud rakendusakte kohaldatakse aga jätkuvalt kolmanda võrdlusperioodiga seotud tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamiseks.

Artikli 26 lõiget 3 ja artiklit 32 kohaldatakse võrgu haldaja suhtes alates kuupäevast, mil pärast käesoleva määruse jõustumist hakatakse kohaldama artikli 27 lõike 2 kohaselt vastu võetud ametisse nimetamise otsust, mis hõlmab eespool nimetatud sätteid.

↓ 550/2004

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*