



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. szeptember 22.
(OR. en)

10840/20

Intézményközi referenciaszám:
2013/0186(COD)

AVIATION 163
CODEC 848

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. szeptember 22.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 579 final
Tárgy:	Módosított javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az egységes európai égbolt végrehajtásáról (átdolgozás)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 579 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 579 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.9.22.
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az egységes európai égbolt végrehajtásáról

(átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2020) 187 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az egységes európai égbolt (SES) kezdeményezés célja a léginavigációs szolgálatokat (ANS) nyújtó ágazat megreformálása révén fokozni az európai légtér szervezésének és az azzal való gazdálkodásnak az általános hatékonyságát. A kezdeményezés, melynek kialakítása két átfogó jogalkotási csomag, az SES I. és az SES II. révén valósult meg, összesen négy rendeletből¹ áll.

Az első csomaggal (SES I) kapcsolatban 2004 óta, a második csomaggal (SES II) kapcsolatban pedig 2009 óta szerzett tapasztalatok igazolták, hogy az SES alapelvei és általános irányvonala helytállóak, és azokat indokolt megtartani. E jogszabályok ellenére azonban a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) költségei továbbra is magasak, és a környezetre káros késések problémája továbbra is fennáll. Ez a helyzet a korlátozott kapacitásnak, valamint az ATM hatékonysági problémáinak tudható be, amelyek rendes körülmények között is torlódásokat okoznak. Egyértelmű, hogy az egységes európai égbolt létrehozásakor kitűzött célok a várt időkereten belül nem valósultak meg teljes mértékben.

Ennek a módosított javaslatnak ezért nemcsak az a célja, hogy megszüntesse az ATM-et jelenleg jellemző, a környezetre nézve káros hatékonysági problémákat, hanem hogy megerősítse az ATM-mel kapcsolatos egyéb hasznos szempontokat is, például elősegítse a reagálóképesebb adatszolgáltatást és ösztönzőket, amelyekkel valódi javulás érhető el, és amelyek hozzájárulhatnak ahhoz, hogy tovább csökkenjen a légi közlekedés környezeti lábnyoma.

Az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló eredeti javaslatot (átdolgozás) (amely a „SES2+” rövidítést kapta) a Bizottság 2013. június 11-én fogadta el. A javaslat célja az volt, hogy felgyorsítsa a léginavigációs szolgáltatások reformjának végrehajtását anélkül, hogy az eredeti célkitűzésektől és elvektől eltérne.

A javaslat elfogadása óta eltelt időszakban – és általában véve az elmúlt évtizedben – a légi közlekedési ágazat azonban tovább fejlődött, és 2020 elejéig a technológiai fejlődés és a forgalom összességében fenntartható növekedése jellemezte. A Covid19-világjárvány következtében meredeken csökkent a forgalom, ami azt mutatja, hogy az egységes európai

¹ A „keretrendelet”, azaz az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló 549/2004/EK rendelet; a „léginavigációs-szolgálati rendelet”, azaz a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló 550/2004/EK rendelet; a „légtérrendelet”, azaz a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló 551/2004/EK rendelet; az „átjárhatósági rendelet”, azaz az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló 552/2004/EK rendelet.

Az e rendeletek első változatát tartalmazó jogszabálycsomag a „SES I” néven ismert. A „SES II” néven ismert 1070/2009/EK rendelet mind a négy rendelet tekintetében módosításokat vezetett be.

A polgári repülés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló (EU) 2018/1139 rendelet – bizonyos rendelkezésekre vonatkozó átmeneti időszakra is figyelemmel – időközben hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK rendeletet.

égbolt strukturális szempontból nem eléggé reziliens, mivel a szolgáltatásnyújtás nehezen igazítható a forgalom alakulásához. Mindemellett a politikai környezet is változott. Elfogadták a Párizsi Megállapodást, amelynek értelmében a légi közlekedésnek ki kell vennie a részét a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséből (szemben a kibocsátások eddigi folyamatos és gyors növekedésével). 2019 decemberében a Bizottság elfogadta az európai zöld megállapodásról szóló közleményét azzal a céllal, hogy 2050-ig megvalósuljon a szén-dioxid-semlegesség és a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkenése. Az SES2+ jogalkotási javaslatot aktualizálni kell, hogy tükrözze ezeket a változásokat.

Annak érdekében, hogy az ágazat – fenntarthatóbb működés mellett – jobban ki tudja aknázni gazdasági potenciálját, egy olyan felülvizsgálatra van szükség, amelynek eredményeként rugalmasabb, a jelenlegi és jövőbeli működési környezetnek megfelelő léginavigációs szolgáltatásokat lehet biztosítani. A javasolt szabályok várhatóan lehetővé teszik, hogy a kapacitás gyorsan és hatékonyan igazodjon a kereslet növekedéséhez vagy csökkenéséhez, illetve a különböző földrajzi igényekhez. Ez hozzájárulna az európai zöld megállapodás célkitűzéseire is, ezen belül is a légi közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez, ami kulcsfontosságú. Ahhoz, hogy a kibocsátások a kívánt mértékben csökkenjenek, egy sor különböző intézkedésre van szükség, amelyek közül sok csak hosszú távon fejt ki hatását. Az egységes európai égbolt rendszerének időben történő felülvizsgálata és az abból eredő új szabályok alkalmazása azonban már 2025 elejétől kézzelfogható csökkenést eredményezhet a CO₂-kibocsátásban.

Az átfogó felülvizsgálat szükségessége mellett az SES2+ javaslat módosításának konkrét okai többek között a következők:

- A szöveget egyszerűsíteni kell, és hozzá kell igazítani azokhoz a vonatkozó uniós jogszabályokhoz, amelyek a 2013. évi eredeti SES2+ javaslatról folytatott tárgyalások elakadása óta léptek hatályba²;
- Néhány fogalommeghatározást és szabályt ki kell igazítani annak érdekében, hogy azok tükrözzék az érdekelt felek észrevételeit és a szerzett tapasztalatokat, valamint a közelmúltban készített jelentésekből és tanulmányokból levont következtetéseket³;
- Helyénvalónak tűnik, hogy a szöveg az egységes európai égbolt jövőjével foglalkozó „bölcsek” jelentésében⁴ foglalt ajánlásokat is tükrözze.
- Ugyanez vonatkozik az európai légtér jövőbeli felépítéséről szóló európai parlamenti kísérleti projektből és az Európai Számvevőszék jelentéseiből származó ajánlásokra is;
- Hasonlóképpen fontos, hogy a szöveg tükrözze a légi közlekedési ágazat közelmúltbeli technológiai fejlődését és az európai zöld megállapodásban szereplő, a közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítését szolgáló kötelezettségvállalásokat.

A változtatások ellenére ez a módosított javaslat a 2013. évi SES2+ javaslatban meghatározott célkitűzésekre irányul, bár egyes esetekben az eredetiektől eltérő eszközökkel. Egyes

² Elsősorban az (EU) 2018/1139 bizottsági rendelet.

³ Lásd a javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum III. mellékletét.

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>

esetekben megmaradtak a 2013. évi hatásvizsgálat előnyben részesített lehetőségeihez kapcsolódó megoldások, máshol azonban a megoldások frissültek, hogy tükrözzék az ágazatban bekövetkezett változásokat. A javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. szakasza részletesen ismerteti a módosításokat, és bizonyítékokkal támasztja alá azokat.

Mivel a hatásvizsgálatban meghatározott fő célkitűzések és előnyben részesített lehetőségek lényegében továbbra is megmaradnak, nem valószínű, hogy az itt javasolt szabályok az eredeti SES2+ javaslatához képest jelentősen eltérő gazdasági, környezeti vagy társadalmi hatásokkal járnának. Ezért a fent említett szolgálati munkadokumentumban foglalt elemzésen túl szükségtelen új hatásvizsgálatot végezni e módosított javaslatra vonatkozóan.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A Bizottság 2015-ös európai légiközlekedési stratégiája⁵ sürgette, hogy a társjogalkotók fogadják el gyorsan az SES2+ javaslatban foglalt rendeletet. A javaslat módosítása teljes mértékben összhangban van a Bizottság e szakpolitikai területre vonatkozó átfogó stratégiájával, és várhatóan elő fogja segíteni az e jogalkotási dossziéval kapcsolatos előrehaladást.

Az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok szorosan kapcsolódnak a repülésbiztonságra vonatkozó uniós jogszabályokhoz és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségére (a továbbiakban: az Ügynökség) ruházott feladatokhoz⁶. E javaslat célja többek között a jogszabályok egyszerűsítése a meglévő szabályok közötti bizonyos átfedések megszüntetése révén, valamint az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok összhangolása az EASA alaprendeletével.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közlemény szerint az egységes európai égboltra vonatkozó szabályok javítása olyan intézkedés, amely hozzájárulhat a légi közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez. A szabályok javítása mindenekelőtt csökkentené a torlódásokat, és így lehetővé tenné a közvetlen útvonalak gyakoribb használatát. A javaslat a Bizottság másik két prioritásával, a digitalizációval és a belső piac megerősítésével kapcsolatos fontos elemeket is tartalmaz.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése.

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

⁶ Az (EU) 2018/1139 rendelet.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése feljogosítja az Uniót arra, hogy eljárjon e megosztott hatáskörbe tartozó területen.

A légiforgalmi szolgáltatásra 2004 óta vonatkoznak az uniós jog rendelkezései, amelyeket a tagállamok önállóan fellépve nem módosíthatnak. A légiforgalmi szolgáltatás lényegéből és jellegéből fakadóan az Európai Unió teljes légtérét érinti, a személyek, az áruk, a szolgáltatások és a tőke határokon átnyúló mozgása pedig a légi közlekedés szerves részét képezi, ezért azzal uniós szinten lehet a leghatékonyabban foglalkozni.

Uniós szintű fellépésre van szükség az európai légtér széttagoltságának megszüntetéséhez, és ezáltal egy olyan hatékonyabb irányítás megvalósításához, amely alkalmas a kapacitáshiány átfogó kezelésére, valamint a késedelmek és az abból eredő további kibocsátások csökkentésére.

- **Arányosság**

A javaslat nem lépi túl a célkitűzései eléréséhez szükséges mértéket. A javaslat az azt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum III. mellékletében felsorolt különböző információkkal alátámasztott elemekre összpontosít.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az eredeti javaslat célja az volt, hogy a meglévő rendeleteket az egyértelműség érdekében egyetlen rendeletbe dolgozza át. Ez a megközelítés továbbra is indokolt, így a javasolt eszköz – a szükséges tartalmi változtatásokra is figyelemmel – továbbra is az átdolgozott rendelet.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A 2013-as eredeti javaslatot alátámasztó hatásvizsgálaton [SWD (2013) 206 final] túl nincs szükség új hatásvizsgálatra, mivel a fő célkitűzések és az előnyben részesített lehetőségek nem változtak jelentősen, és mivel az itt javasolt szöveg gazdasági, környezeti és társadalmi hatásai várhatóan nem különböznek majd lényegesen az eredeti SES2+ javaslatban szereplő feltételek alapján várt hatásoktól.

Az e módosított javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum [hivatkozás beillesztése] azonban további bizonyítékokat és elemzéseket tartalmaz, különösen a 2013. évi előnyben részesített lehetőségeket szolgáló megoldásokhoz képesti frissítések tekintetében. Ezek a módosítások tükrözik az ágazatban bekövetkezett változásokat és a kitűzött célok eléréséhez szükséges egyéb új vagy módosított eszközöket. Az elmúlt években összegyűjtött különböző inputok alapján a javaslatban további szempontok is tükröződnek. Az Európai Számvevőszék 2017-ben különjelentést adott ki az egységes európai égboltról, amelyben ajánlásokat fogalmazott meg a Bizottság számára. 2019-ben a Számvevőszék – korábbi elemzésére támaszkodva – egy másik különjelentést készített az uniós ATM-korszerűsítés szabályozásáról. A jelentés ajánlásokat fogalmaz meg a Bizottság számára, amelyekkel e

módosított javaslat vagy közvetlenül foglalkozik, vagy amelyek a meglévő vagy javasolt felhatalmazásokon alapuló bizottsági jogi aktusok révén kezelhetők.

2019-ben létrejött a terület tizenöt kiemelkedő szakértőjéből álló „bölcsek” munkacsoportja azzal a feladattal, hogy felmérje az ATM jelenlegi helyzetét és jövőbeli igényeit az EU-ban. Az összes érintett operatív érdekelt féllel meghallgatás formájában folytatott több hónapos konzultációt követően a munkacsoport 2019 áprilisában közzétette a „bölcsek” munkacsoportjának az egységes európai égbolt jövőjéről szóló jelentését, amely tükrözi a csoport közös álláspontját, és tíz ajánlást tartalmaz⁷. Ezzel párhuzamosan az Európai Parlament kísérleti projektet rendelt meg az európai légtér jövőbeli felépítéséről, amelynek eredményeként 2019 márciusában jelentés készült. Az Európai Unió Tanácsának finn elnöksége alatt 2019 szeptemberében magas szintű konferenciát tartottak az egységes európai égbolt jövőjéről, amelynek eredményeként az érdekelt felek közös nyilatkozat aláírásával sürgették, hogy az európai intézmények egyszerűsítsék a szabályozási keretet és az intézményi felépítést annak érdekében, hogy azok megfeleljenek az európai ATM jelenlegi és jövőbeli igényeinek, és ezáltal a célnak megfelelőek legyenek.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **A módosított javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A korábbiakhoz hasonlóan javasoljuk az egységes európai égboltról szóló jelenlegi rendeletek egyetlen rendeletbe történő összevonását, ami számos változtatást tett szükségessé. Az új jogszabály hat fejezetből áll:

- I. fejezet: Általános rendelkezések
- II. fejezet: Nemzeti felügyeleti hatóságok
- III. fejezet: Szolgáltatásnyújtás
- IV. fejezet: Hálózatmenedzsment
- V. fejezet: Légtér, működési átjárhatóság és technológiai innováció
- VI. fejezet: Záró rendelkezések

Ezzel összefüggésben javasoljuk az (EU) 2018/1139 rendelettel átfedésben lévő elemek törlését. A két rendelet megfelelő összehangolásának biztosítása érdekében az (EU) 2018/1139 rendelet egyes elemei ugyancsak módosulnak. Az (EU) 2018/1139 rendelet hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK rendeletet, így utóbbi ebben a módosított javaslatban már nem szerepel. Az egységes európai égbolt működési átjárhatóságának biztosítására vonatkozó célkitűzés azonban megmaradt.

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>

Nemzeti felügyeleti hatóságok (a 3., 4. és 5. cikk, az (EU) 2018/1139 rendelet új 114i. cikkével összefüggésben értelmezve, amely cikk egy ezzel a javaslattal egyidejűleg előterjesztett külön javaslatban szerepel⁸)

A hatásvizsgálat szerint a szükséges intézkedések közül az egyik legfontosabb a nemzeti felügyeleti hatóságok megerősítése, méghozzá függetlenségük és szakértelmük, valamint erőforrásaik tekintetében. Ezért a 3. cikk előírja, hogy a nemzeti hatóságoknak milyen mértékben kell függetlennek lenniük az általuk ellenőrzött szolgáltatóktól, illetve bármely más magánjogi és közjogi jogalanytól. A javasolt rendszer alkalmazása néhány tagállamban előzetes igazgatási átszervezést igényel, ezért e tekintetben javasoljuk egy 48 hónapos átmeneti időszak engedélyezését (a tervezet 46. cikkének (2) bekezdése). Továbbá a javaslat konkrét követelményeket határoz meg a személyzet hozzáértése és függetlensége terén, különösen a stratégiai döntésekért felelős személyek tekintetében. A tervezett 20. cikk (A díjak költségalapja) hasonló célból kifejezetten megemlíti az elszámolható elemek között a légiforgalmi szolgáltatók azon költségeit, amelyek a nemzeti felügyeleti hatóságok általi felügyeletükkel és tanúsításukkal kapcsolatban merülnek fel. Ez a szabály lehetőséget teremt az illetékes nemzeti hatóságok megfelelő díjakból történő finanszírozására.

Többek között a hatóságok közötti együttműködés javítása céljából, továbbá a szakértelem és a bevált gyakorlatok előmozdítása érdekében a javaslat teljesítmény-felülvizsgálati tanácsadó testület formájában megfelelő fórumot tervez létrehozni a nemzeti felügyeleti hatóságok számára (vö. az (EU) 2018/1139 rendelet tervezett új 114a. és 114i. cikkével).

A javaslat szerint egyértelműen meg kell különböztetni az egységes európai égbolttal kapcsolatos kérdésekben illetékes nemzeti felügyeleti hatóságok feladatait az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó repülésbiztonság területén illetékes nemzeti hatóságok feladataitól. Az előbbi hatóságok felelősek a léginnavigációs szolgáltatások ellátásához szükséges pénzügyi feltételekkel kapcsolatos gazdasági tanúsításért, a léginnavigációs szolgáltatások beszerzésének nyomon követéséért, valamint a teljesítményösztönző- és útdíjrendszerek alkalmazásáért. Az utóbbi hatóságok pedig továbbra is felelősek a biztonsági tanúsításért és felügyeletért, valamint az (EU) 2018/1139 rendeletben leírt egyéb feladatokért.

A léginnavigációs szolgáltatók gazdasági tanúsítása és a légiforgalmi szolgáltatók kijelölése (6. és 7. cikk)

A léginnavigációs szolgáltatók repülésbiztonsággal kapcsolatos tanúsítása és felügyelete az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozik. Az ott előírt bizonyítványokon kívül a léginnavigációs szolgáltatások ellátását a kellően stabil pénzügyi helyzetre, valamint a felelősségre és a biztosítási fedezetre vonatkozó bizonyos követelmények teljesítésétől kell függővé tenni. E célból javaslat a nemzeti felügyeleti hatóságok által kiállított gazdasági tanúsítvány előírását tartalmazza.

A módosított javaslat azt is előírja, hogy a légiforgalmi szolgáltatók kijelölése legfeljebb 10 évre szólhat. Ez a kijelölés rendszeres időközönkénti felülvizsgálatát hivatott biztosítani.

CNS, AIS, ADS, MET és közelségi légiforgalmi szolgáltatások (8. cikk)

⁸ COM(2020) 577.

A légiforgalmi szolgálatok támogatása céljából nyújtott szolgáltatások költséghatékonysági előnyökkel járhatnak, várhatóan nagyobb rugalmasságot tesznek lehetővé, és előmozdítják az innovációt. E lehetséges előnyöket piaci feltételek mellett történő szolgáltatásnyújtás révén lehetne elérni, és e szolgáltatások természetüknél fogva e felé mutatnak. Ezért a javaslat értelmében az 550/2004/EK rendelet 9. cikkét egy, a CNS, AIS, ADS, MET és közelségi légiforgalmi szolgáltatások piaci feltételek mellett történő nyújtására vonatkozó szabály váltaná fel.

A légiforgalmi szolgálatokra – melyek természetes monopóliumnak minősülnek – főszabály szerint továbbra is vonatkozik az a követelmény, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóságok jelöljenek ki egy adott szolgáltatót. A légiforgalmi szolgáltatók számára azonban lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy igénybe kívánnak-e venni CNS-, AIS-, ADS- vagy MET-szolgáltatásokat. A közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat illetően a repülőtér-üzembentartók számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy kívánnak-e repülőtér-irányítási szolgáltatásokat beszerezni, amennyiben az ilyen beszerzés költséghatékonysági előnyöket eredményezne a légtérhasználók számára. Ugyanezen feltétel mellett lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy lehetővé tegyék a bevezető irányítószolgálattal kapcsolatos szolgáltatások beszerzését.

Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása, valamint a megkülönböztetés, a kereszttámogatás és a versenytorzulás elkerülése érdekében az útvonali szolgáltatásokat szervezetileg el kell különíteni a többi léginavigációs szolgáltatástól. .

Közös tájékoztatási szolgáltatások (9. cikk)

E módosított javaslat 9. cikke rendelkezéseket tartalmaz a pilóta nélküli forgalom (drónforgalom) biztonságos légiforgalmi irányításának lehetővé tételéhez szükséges közös információs szolgáltatásokra vonatkozóan. A cikk összhangba került a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos legújabb szabályozási fejleményekkel. A pilóta nélküli légi járművek forgalomirányítási költségeinek visszafogása érdekében a javaslat szerint az ilyen szolgáltatások árazását szabályozni kellene.

Teljesítményőszönző- és útdíjrendszerek, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv (10–25. cikk)

A gazdasági szabályozást meg kell erősíteni és hatékonyabbá kell tenni. E célból a javaslat értelmében a kijelölt légiforgalmi szolgáltatóknak maguknak kell elkészíteniük teljesítményterveiket, majd azokat jóváhagyásra be kell nyújtaniuk az illetékes hatósághoz. Az esettől függően ez a hatóság lehet a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség vagy egy nemzeti felügyeleti hatóság.

A teljesítmény-felülvizsgálati szervre vonatkozóan az (EU) 2018/1139 rendelet módosításáról szóló javaslat külön irányítási szabályokat határoz meg, mely feladatkört úgy alakították ki, hogy a releváns határozatokat kellő szakértelemmel és függetlenséggel lehessen meghozni. A javasolt finanszírozási szabályokkal várhatóan biztosítható, hogy az Ügynökség megkapja a szükséges forrásokat. Az eljárás gazdaságossága érdekében a javaslat szerint az Ügynökség teljesítmény-felülvizsgálati szervi minőségben hozott határozatai ellen az érintett felek fellebbezési eljárást kezdeményezhetnek.

A teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása tekintetében a módosított javaslat meghatározza a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség, valamint a nemzeti felügyeleti hatóságok feladatait. A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség feladata különösen a költségek útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti megosztásának, valamint az útvonali léginavigációs szolgáltatások teljesítményterveinek értékelése és jóváhagyása. A nemzeti felügyeleti hatóságok feladata a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások teljesítményterveinek értékelése és jóváhagyása. E célból a mindkét szolgáltatástípust nyújtó kijelölt légiforgalmi szolgáltatóknak külön terveket kell benyújtaniuk az útvonali és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan.

A javasolt díjszámítási rendszer feltételei ehhez az új megközelítéshez igazodnak. Emellett a Bizottság javasolja a díjak uniós szintű modulációjára szolgáló mechanizmusok létrehozását, különösen a környezeti teljesítmény vagy a szolgáltatás minőségének javítása érdekében.

A javaslat végezetül további követelményekkel egészíti ki a léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatóságára vonatkozó szabályokat (25. cikk), amivel a kereszttámogatást és az abból eredő torzulásokat kívánja megelőzni. Ez a szabály várhatóan megkönnyíti a 8. és a 9. cikk alkalmazását.

Funkcionális légtérblokkok

A módosított javaslat már nem tartalmaz a funkcionális légtérblokkokra vonatkozó rendelkezéseket. E szabályok hiánya nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy – amennyiben azt hasznosnak ítélik – funkcionális légtérblokkokat tartsanak fenn vagy hozzanak létre. Az ilyen szabályok hiánya a léginavigációs szolgáltatók közötti együttműködés rugalmas formáit sem akadályozná.

Hálózatmenedzsment (26., 27. és 28. cikk)

A 26. cikk felsorolja a hálózati funkciókat, és meghatározza azok célkitűzéseit. A 27. cikk meghatározza a hálózatmenedzser szerepét, ami nem más, mint a hálózati funkciók végrehajtásában való részvétel, és rendelkezéseket állapít meg a hálózatmenedzser kinevezésére, feladataira és az általa alkalmazandó döntéshozatali eljárásokra vonatkozóan.

A javaslat szerint a hálózati funkciókra a teljesítményrendszer egyedi szabályai vonatkoznának (16. cikk).

A 28. cikk szerint a hálózatmenedzsernek közzé kell tennie pénzügyi elszámolásait, és független könyvvizsgálatnak kell alávetnie magát.

Az adatok rendelkezésre állása és az azokhoz való hozzáférés (31. cikk)

A Bizottság módosítani javasolja az e kérdésre vonatkozó szabályokat (az eredeti javaslatához képest is), hogy megkönnyítse a légiforgalmi adatszolgáltatások nyújtását a határokon átnyúlóan és az uniós piacon. Emellett a tervezet 31. cikkének feltételei biztosítják, hogy az adatpiacra belépő új szereplők már a tanúsítás előtt hozzáférjenek a vonatkozó működési adatokhoz. A kereszttámogatás és a kettős díjfizetés elkerülése érdekében a Bizottság megfelelő árképzési elvek megállapítását javasolja.

Rugalmas légtérfelhasználás (33. cikk)

A 33. cikk nagyrészt az 551/2004/EK rendelet 7. cikkét tükrözi, és továbbra is a tagállamoknak kell biztosítaniuk a rugalmas légtérfelhasználás fogalmának alkalmazását. Ugyanakkor azt is előírja, hogy ezt a fogalmat az ATM-főtervvel összhangban kell alkalmazni. A 33. cikk kiegészíti az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott azon alapvető követelményt, amely szerint a légtérgazdálkodásnak támogatnia kell a rugalmas légtérfelhasználás egységes alkalmazását.

A SESAR koordinálása (34. cikk)

A 34. cikk előírja az érintett szervezetek számára, hogy a SESAR-projekt különböző szakaszai közötti hatékony koordináció biztosítása érdekében működjenek együtt.

• Változtatások az 1. pontban említett eredeti javaslathoz képest

Az 1. pontban hivatkozott eredeti javaslathoz képest ez a módosított javaslat a következő változtatásokat tartalmazza:

Preambulumbekezdések

1. Az (1) preambulumbekézdés szövege az alábbiak szerint egyszerűsödött:

„Az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹, az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰, valamint az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ jelentősen módosult. Mivel további módosítások szükségesek, a rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.”.

2. A (2) preambulumbekézdés törlésre került.

3. A (3) preambulumbekézdés számozása (2) preambulumbekézdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

- a) az „552/2004/EK rendelet” hivatkozás kiegészült az „európai parlamenti és tanácsi¹²” szöveggel;
- b) a (3) preambulumbekézdést követő számozatlan preambulumbekézdés a (2) preambulumbekézdés második mondatává vált, és szövege a következőképpen módosult:

„A második csomag, nevezetesen az 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹³ elfogadása tovább erősítette az egységes európai égbolt kezdeményezést a teljesítményösztönző rendszer és a hálózatmenedzseri funkció bevezetése révén, az európai ATM-hálózat teljesítményének további javítása céljából.”;

- c) a szöveg a következő új harmadik mondatl egészült ki:

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginnavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginnavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 34. o.)

„Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK rendeletet, mivel az ATM-rendszerek, -rendszerelemek és -eljárások átjárhatóságához szükséges szabályok beépültek az említett rendeletbe.”.

4. A szöveg a következő új (3) preambulumbekezdéssel egészült ki:

„Az (EU) 2018/1139 rendeletben bevezetett változások figyelembevétele érdekében e rendelet tartalmát össze kell hangolni az (EU) 2018/1139 rendelet tartalmával.”.

5. A (6) bekezdés szövege a következőképpen módosult:

„A légiforgalmi biztonsági előírások javítására, illetve az általános európai légi forgalmat szolgáló ATM -rendszerek és léginavigációs szolgálatok (ANS) összteljesítményének fejlesztésére vonatkozó célok egyidejű követése megköveteli a humán tényező figyelembevételét. A tagállamoknak éppen ezért tiszteletben kell tartaniuk a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra elveit. Az egységes európai égbolt emberi dimenziójával foglalkozó szakértői csoport véleményeit és ajánlásait¹⁴ figyelembe kell venni.”.

6. A szöveg a következő új (7) preambulumbekezdéssel egészült ki:

„Az ATM környezetvédelmi teljesítményének javulása közvetlenül hozzájárul a Párizsi Megállapodásban és a Bizottság európai zöld megállapodásában foglalt célkitűzések eléréséhez is, különösen a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentése révén.”.

7. A (7) preambulumbekedés számozása (8) preambulumbekezésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„2004-ben a tagállamok általános nyilatkozatot fogadtak el az egységes európai égbolttal kapcsolatos katonai kérdésekről. E nyilatkozatnak megfelelően a tagállamoknak különösen bővíteniük kell a polgári-katonai együttműködést, és – amennyiben és amilyen mértékben valamennyi érintett tagállam szükségesnek ítéli meg – elő kell segíteniük a fegyveres erők közötti együttműködést a légiforgalmi szolgáltatásokat érintő valamennyi kérdésben.”

8. A (8) preambulumbekedés számozása (9) preambulumbekezésre változott, a (9) preambulumbekedés pedig törlésre került.

9. A (10) preambulumbekedés második mondata helyébe a következő szöveg lépett:

„Ez nem gátolhatja a nemzeti felügyeleti hatóságot abban, hogy több szabályozott ágazat tekintetében illetékes szabályozó hatóság részét képezze, feltéve, hogy az említett szabályozó hatóság teljesíti a függetlenségre vonatkozó követelményeket, vagy abban, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti szempontból kapcsolódjon a nemzeti versenyhatósághoz.”.

10. A szöveg a következő új (11) preambulumbekezdéssel egészült ki:

„A nemzeti felügyeleti hatóságokat oly módon kell finanszírozni, hogy az garantálja függetlenségüket, és lehetővé tegye számukra, hogy a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvével összhangban működjenek. A személyzet kinevezésére vonatkozó megfelelő eljárásoknak hozzá kell járulniuk a nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenségének garantálásához, biztosítva különösen azt, hogy a stratégiai döntésekért felelős személyek kinevezését olyan hatóság végezze, amely közvetlenül nem gyakorol tulajdonjogot a léginavigációs szolgáltatók felett.”.

¹⁴ C(2017) 7518 final.

11. A (11) preambulumbekkezdés számozása (12) preambulumbekkezdésre változott, és az első mondat szövege az alábbiak szerint módosult:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok kulcsfontosságú szerepet töltenek be az egységes európai égbolt rendszerének megvalósításában, ezért a munkájukkal és döntéshozatali elveikkel kapcsolatos információk, a legjobb gyakorlatok és eljárások cseréjének lehetővé tétele, valamint e rendelet alkalmazása tekintetében és egy közös megközelítés kidolgozása érdekében együtt kell működniük, többek között a régiós szintű megerősített együttműködésen keresztül.”.

12. A (12) preambulumbekkezdés számozása (43) preambulumbekkezdésre változott.

13. A (13) preambulumbekkezdés törlésre került.

14. A szöveg a következő, új (13) és (14) preambulumbekkezdéssel egészült ki:

„(13) A légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés fontos eszköz az európai ATM-rendszer teljesítményének javításában, és azt ösztönözni kell. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy olyan együttműködési mechanizmusokat hozzanak létre, amelyek nem korlátozódnak előre meghatározott együttműködési formákra és földrajzi területekre.”.

(14) A léginavigációs szolgáltatók biztonsági tanúsítását és repülésbiztonsági felügyeletét az illetékes nemzeti hatóságok vagy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) végzi az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott követelményeknek és eljárásoknak megfelelően. A léginavigációs szolgáltatások ellátásához a kellően stabil pénzügyi helyzetre, valamint a felelősségre és a biztosítási fedezetre vonatkozó további követelményekre van szükség, amelyeket gazdasági tanúsítványhoz kell kötni. A léginavigációs szolgáltatók csak akkor kínálhatnak szolgáltatásokat az Unióban, ha biztonsági tanúsítvánnyal és gazdasági tanúsítvánnyal egyaránt rendelkeznek.”.

15. A (14) preambulumbekkezdés számozása (15) preambulumbekkezdésre változott.

16. A szöveg a következő, új (16)–(33) preambulumbekkezdésekkel egészült ki:

„(16) A kizárólagos alapon nyújtott légiforgalmi szolgáltatásokra a kijelöléssel és a közérdekkel kapcsolatos minimumkövetelményeket kell alkalmazni.

(17) A légiforgalmi szolgáltatók vagy a repülőtér-üzembentartók számára lehetővé kell tenni, hogy – a biztonsági követelmények sérelme nélkül – piaci feltételek mellett kommunikációs, navigációs és légtérelenőrző szolgáltatásokat (CNS), légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat (AIS), légiforgalmi adatszolgáltatási szolgáltatásokat (ADS), meteorológiai szolgáltatásokat (MET) vagy közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a beszerzés költséghatékonysági előnyökkel jár. Az ilyen beszerzés igénybevételeének lehetősége várhatóan nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé, és előmozdítja a szolgáltatások innovációját anélkül, hogy érintené a katonaság sajátos igényeit a bizalmasság, a működési átjárhatóság, a rendszer rezilienciája, az adatokhoz való hozzáférés és az ATM-biztonság tekintetében.

(18) A közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatások beszerzésére nem kell alkalmazni sem az e rendeletben meghatározott díjszámítási rendszert, sem pedig a 2009/12/EK európai

parlamenti és tanácsi irányelvnek¹⁵ a rendszer alkalmazhatóságával foglalkozó 1. cikke (4) bekezdését.

(19) Az átláthatóság biztosítása, valamint a megkülönböztetés, a kereszttámogatás és a versenytorzulás elkerülése érdekében az útvonali légiforgalmi szolgáltatások nyújtását szervezetileg el kell különíteni a CNS, AIS, ADS, MET és közelségi légiforgalmi szolgáltatások nyújtásától, többek között számviteli elkülönítés révén.

(20) A léginavigációs szolgáltatások beszerzését adott esetben a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁶ és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁷ összhangban kell végezni. A nemzeti felügyeleti hatóságoknak biztosítaniuk kell a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó beszerzési követelmények teljesülését.

(21) A pilóta nélküli légi járművek forgalomirányításához közös információs szolgáltatásokra van szükség. Az ilyen forgalomirányítás költségeinek visszafogása érdekében a közös információs szolgáltatások árainak a költségeken és észszerű haszonkulcson kell alapulniuk, és azokat a nemzeti felügyeleti hatóságoknak jóvá kell hagyniuk. A szolgáltatásnyújtás lehetővé tétele érdekében a léginavigációs szolgáltatóknak rendelkezésre kell bocsátaniuk a szükséges adatokat.

(22) A teljesítmény- és díjszámítási rendszerek célja, hogy költséghatékonyabbá tegyék a piaci feltételektől eltérő feltételek mellett nyújtott léginavigációs szolgáltatásokat, és előmozdítsák a jobb szolgáltatásminőséget, ezért releváns és megfelelő ösztönzőket kell tartalmazniuk. E célkitűzésre tekintettel a teljesítmény- és díjszabási rendszerek nem terjedhetnek ki a piaci feltételek mellett nyújtott szolgáltatásokra.

(23) A maximális hatékonyság érdekében a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek felügyeletének kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra kell irányulnia.

(24) A teljesítmény- és díjszámítási rendszerek felügyeletére vonatkozó felelősségi köröket megfelelően meg kell osztani.

(25) Tekintettel az útvonali léginavigációs szolgáltatások ellátásához kapcsolódó, határokon átnyúló jellegű és hálózati elemekre, valamint arra, hogy ennek következtében a teljesítményt különösen uniós szintű teljesítménycélok fényében kell értékelni, az útvonali léginavigációs szolgáltatások teljesítményterveinek és teljesítménycéljainak értékelésével és jóváhagyásával egy uniós szervet kell megbízni, és e tevékenységek egy fellebbviteli szerv és adott esetben a Bíróság általi felülvizsgálhat tárgyát képezhetik. A feladatok magas szintű szakértelemmel és kellő függetlenséggel történő ellátása érdekében ennek az uniós szervnek a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró ügynökségnek kell lennie, amely az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott célzott irányítási szabályokkal összhangban működik. Tekintettel arra, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok ismerik a közelségi léginnavigációs szolgáltatások értékeléséhez szükséges helyi körülményeket, őket kell megbízni a közelségi léginnavigációs szolgáltatások teljesítményterveinek és teljesítménycéljainak értékelésével és

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.)

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

jóváhagyásával. Az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti költségmegosztás egyetlen, mindkét szolgáltatástípusra vonatkozó műveletnek minősül, ezért azt a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró ügynökség felügyelete alá kell vonni.

(26) Fontos, hogy az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások teljesítményterv-tervezetei összhangban legyenek a vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal, és igazodjanak bizonyos minőségi kritériumokhoz, így biztosítandó a kitűzött célok lehetőségek szerinti tényleges elérését. Az értékelési eljárásnak biztosítania kell a hiányosságok gyors orvoslását.

(27) A hálózati funkciók teljesítményére – figyelembe véve e funkciók sajátos jellegét – egyedi kritériumokat kell alkalmazni. A hálózati funkciókra a biztonság, a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken teljesítménymutatókat kell alkalmazni.

(28) A díjszámítási rendszernek azon az elven kell alapulnia, hogy a légtérfelhasználóknak meg kell fizetniük a kapott szolgáltatások nyújtása kapcsán felmerült költségeket, de csak az ilyen szolgáltatásnak tulajdonítható és más módon nem fedezett költségeket kell figyelembe venni. A hálózatmenedzserrel kapcsolatos költségeket bele kell foglalni a légtérfelhasználóknak felszámítható megállapított költségekbe. A díjaknak ösztönzőleg kell hatniuk a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható ellátására, a nagy fokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint ösztönözniük kell integrált szolgáltatások nyújtását, ugyanakkor csökkenteniük kell a légi közlekedés környezeti hatásait.

(29) A légi közlekedés határokön átnyúló jellege miatt uniós szinten létre kell hozni a díjak modulációját szolgáló olyan mechanizmusokat, amelyek a fenntartható alternatív üzemanyagok fokozott használata, a kapacitás növelése és a késések csökkentése révén, valamint az optimális biztonsági szint fenntartása mellett alkalmasak a környezeti teljesítmény és a szolgáltatás minőségének javítására. A nemzeti felügyeleti hatóságok számára lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy a közelségi szolgáltatásokra vonatkozóan helyi szintű mechanizmusokat hozzanak létre.

(30) Annak ösztönzéséhez, hogy a légtérfelhasználók – különösen torlódások idején – a lehető legrövidebb útvonalakon repüljenek, az egységes európai égbolt légterében közös egységszámítást kell lehetővé tenni az útvonali szolgáltatásokra vonatkozóan. Az ilyen közös egységszámítást megállapításának a légiforgalmi szolgáltatók számára jövedelemsemlegesnek kell lennie.

(31) Rendelkezni kell a léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatóságáról, mivel ez a kereszttámogatás és az abból eredő torzulások megelőzésének egyik eszköze.

(32) Az ATM hálózati funkcióknak hozzá kell járulniuk a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és támogatniuk kell az uniós szintű teljesítménycélok elérését. Biztosítaniuk kell a légtér és a szűkös erőforrások fenntartható, hatékony és környezeti szempontból optimális kihasználását, tükrözniük kell az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítése során felmerülő operatív igényeket, és hálózati válságok esetén támogatást kell nyújtaniuk. Az e funkciók végrehajtásához hozzájáruló számos feladatot egy hálózatmenedzsernek kell ellátnia, akinek a tevékenységébe valamennyi érintett operatív érdekelt felet be kell vonni.

(33) A hálózatmenedzser által meghozandó döntésekre vonatkozó, együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban a hálózat érdekeinek kell elsőbbséget élvezniük. Az

együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban részt vevő feleknek ezért úgy kell eljárniuk, hogy a lehető legnagyobb mértékben törekedjenek a hálózat működésének és teljesítményének javítására. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat eljárásainak elő kell mozdítaniuk a hálózat érdekeit, és azokat úgy kell kialakítani, hogy lehetőség szerint elősegítsék a problémák megoldását és konszenzus kialakítását.”.

17. A (15) preambulumbekzdés számozása (39) preambulumbekzdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A közös projektek koncepciójának arra kell törekednie, hogy kellő időben sor kerüljön az ATM-főtervben szereplő azon alapvető üzemi változások összehangolt és szinkronizált bevezetésére, amelyek hálózati szintű hatásokkal járnak. A SESAR-projekt megvalósításának felgyorsítása érdekében a Bizottságot meg kell bízni a finanszírozás költség-haszon elemzésének elvégzésével.”

18. A (16) preambulumbekzdés törlésre került.

19. A (17) preambulumbekzdés számozása (37) preambulumbekzdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A légtér biztonságos és hatékony használata csak a polgári és katonai légtérfelhasználók szoros együttműködésével valósítható meg, a gyakorlatban főképpen a rugalmas légtérfelhasználás elve és az ICAO által megállapított hatékony polgári-katonai koordináció alapján. Ezen elv gyakorlati alkalmazása érdekében szabályokat kell megállapítani, és a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a nagyobb fokú harmonizációt biztosító intézkedéseket írjon elő.”.

20. A (18) preambulumbekzdés számozása (35) preambulumbekzdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A releváns üzemeltetési adatok elérhetősége elengedhetetlen a határokon átnyúló és az egész Unióra kiterjedő légiforgalmi adatszolgáltatás rugalmas biztosításához. Ezért ezeket az adatokat hozzáférhetővé kell tenni az érdekelt felek számára, ideértve a légiforgalmi adatszolgáltatás leendő új szolgáltatóit is. A többek között a légtér állapotára és a konkrét légiközlekedési helyzetekre vonatkozó információk pontossága és a polgári és katonai irányítók felé történő időszerű továbbítása közvetlenül kihat a repülési műveletek biztonságosságára és hatékonyságára. A légtér állapotára vonatkozó aktualizált információkhoz történő időszerű hozzáférés elengedhetetlen mindazok számára, akik a repülési tervek benyújtásakor vagy módosításakor használni kívánják a rendelkezésre álló légtérstruktúrákat.”.

21. A (19) preambulumbekzdés számozása (36) preambulumbekzdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

A hiánytalan, magas minőségű és aktuális repülési információk biztosítása jelentős hatással van a biztonságra, és megkönnyíti az Unió légtéréhez való hozzáférést és az azon belüli mozgás lehetőségeit. Az ezen adatokhoz való hozzáférést megfelelő információs infrastruktúra révén kell megkönnyíteni.”.

22. A (20)–(25) preambulumbekzdés törlésre került.

23. A (26) preambulumbekzdés számozása (34) preambulumbekzdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A légiforgalmi szolgáltatók ügyfél-orientáltságának erősítése és a légtérfelhasználók véleményének az őket érintő döntéshozatalban való jobb érvényesülése érdekében a

légiforgalmi szolgáltatók jelentős döntéseit illetően hatékonyabbá kell tenni az érdekelt felek részvételét és a velük való konzultációt.”.

24. A szöveg a következő új (38) preambulumbekezdéssel egészült ki:

„A SESAR-projekt célja, hogy az európai és a globális ATM-rendszer korszerűsítése révén lehetővé tegye a légi közlekedés biztonságos, hatékony és környezeti szempontból fenntartható fejlődését. A projekt maximális hatékonyságának elősegítéséhez megfelelő koordinációt kell biztosítani a projekt szakaszai között. Az európai ATM-főtervnek a SESAR meghatározási szakaszára kell épülnie, és hozzá kell járulnia az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez.”.

25. A szöveg a következő új (40) preambulumbekezdéssel egészült ki:

„Az (EU) 2018/1139 rendelet ATM-rendszerekre és -rendszerelemekre vonatkozóan megállapított követelményeinek betartása várhatóan biztosítani fogja e rendszerek és rendszerelemek működési átjárhatóságát az egységes európai égbolt szolgálatában.”

26. A (27) preambulumbekedés törlésre került.

27. A (28) preambulumbekedés számozása (41) preambulumbekezésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

- a) az első mondatban a „*vagy a teljesítményösztönző rendszerre*” szövegrészt el kell hagyni;
- b) a harmadik és negyedik mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e rendelet szerinti elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.”.

28. A (29) preambulumbekedés törlésre került.

29. A (30) preambulumbekedés számozása (42) preambulumbekezésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„Annak érdekében, hogy e rendelet végrehajtása egységes feltételek között történjen, különösen a nemzeti felügyeleti hatóságok felvételi és kiválasztási eljárásai, a léginavigációs szolgáltatók gazdasági tanúsítására vonatkozó szabályok, a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtására – és különösen az uniós szintű teljesítménycélok meghatározására – vonatkozó szabályok, az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások osztályozása, a léginavigációs szolgálatok és a hálózatmenedzser által készített teljesítményterv-tervezetek értékelésére szolgáló kritériumok és eljárások, a teljesítmény nyomon követése, a költségekkel és díjakkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó szabályok, a díjak költségalapjának tartalma és meghatározása, illetve a léginavigációs szolgálatok egységárainak meghatározása, az ösztönző mechanizmusok és a kockázatmegosztási mechanizmusok, a hálózatmenedzser kijelölése és a kijelölés feltételei, a hálózatmenedzser feladatai és az általa alkalmazandó irányítási mechanizmusok, a hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó szabályok, a légiforgalmi szolgáltatók jelentős működési döntéseinek meghozatala kapcsán az érdekelt felekkel folytatott konzultáció módoszatai, a

működési adatok rendelkezésre állásával kapcsolatos követelmények, a hozzáférés feltételei és a hozzáférési árak megállapítása, a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazása, valamint a közös projektek létrehozása és az azokra alkalmazandó irányítási mechanizmusok tekintetében végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁸ megfelelően kell gyakorolni.”.

30. A (31) és (32) preambulumbekzdés törlésre került.

31. A (33) preambulumbekzdés számozása (44) preambulumbekzdésre változott.

32. A (34) preambulumbekzdés törlésre került.

33. A (35) és (36) preambulumbekzdés helyébe a következő új (45) preambulumbekzdés lépett:

„Tekintettel a Spanyol Királyságnak a repülőtér helye szerinti terület szuverenitása és joghatósága tekintetében fennálló jogi álláspontjára, e rendelet nem alkalmazandó a gibraltári repülőtérre.”.

34. A (37) preambulumbekzdés számozása (46) preambulumbekzdésre változott. Az első mondat a következőképpen módosult:

„Mivel e rendelet célkitűzését, nevezetesen az egységes európai égbolt végrehajtását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az a fellépés transznacionális jellege miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében megállapított szubsidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el.”.

I. fejezet: Általános rendelkezések

35. Az 1. cikk (Tárgy és hatály) a következőképpen módosult:

a) Az (1) bekezdés a következőképpen módosult:

„E rendelet szabályokat állapít meg az egységes európai égbolt létrehozása és hatékony működése céljából, hogy megerősítse a légi forgalom jelenlegi biztonsági előírásait, hozzájáruljon a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és valamennyi légtérfelhasználó elvárásainak figyelembevételével az európai általános légi forgalomban fokozza a légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok hatékonyságát. Az egységes európai égbolt egy összefüggő páneurópai hálózathoz, egy egyre integráltabb légtérhez, valamint a biztonságon, a hatékonyságon, a működési átjárhatóságon és a technológiai korszerűsítésen alapuló hálózatmenedzsmentből és légiforgalmi-irányítási rendszerekből áll, és az összes légtérfelhasználó, polgár és a környezet érdekét szolgálja.”;

b) A (2) bekezdésben a 38. cikkre történő utalás helyébe a 44. cikkre utalás lépett,

c) A (3) bekezdés második mondata a következőképpen módosult:

„E tekintetben e rendelet célja, hogy az általa lefedett területeken segítse a tagállamokat a Chicagói Egyezmény szerinti kötelezettségeik teljesítésében úgy, hogy alapot nyújt utóbbi rendelkezéseinek közös értelmezéséhez és egységes végrehajtásához, valamint biztosítja, hogy e rendelkezéseket megfelelő súllyal vegyék figyelembe a rendeletben és a hozzá tartozó végrehajtási szabályokban.”;

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

d) A (4) bekezdés a következőképpen módosult:

„E rendeletet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) EUR körzetén belüli légtérre kell alkalmazni, amelyre vonatkozóan a tagállamok biztosítják a légiforgalmi szolgáltatásokat. A tagállamok az ICAO más körzeteiben lévő és az illetékességi körükbe tartozó légtérre is alkalmazhatják e rendeletet, azzal a feltétellel, hogy erről tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot.”;

e) Az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lépett:

„[Amennyiben a rendeletet az átmeneti időszak vége előtt elfogadják: Ez a rendelet nem alkalmazandó a gibraltári repülőtérre.]”;

f) A cikk a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„Eltérő rendelkezés hiányában az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségére (a továbbiakban: az Ügynökség) tett hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok az Ügynökségre mint biztonsági hatóságra, nem pedig mint teljesítményértékelésért felelős hatóságra vonatkoznak.”.

36. A 2. cikk (Fogalommeghatározások) 1–22. pontja tekintetében a következő módosításokra és kiegészítésekre került sor:

a) Az 1. pont számozása 5. pontra változott, és a) pontja a következőképpen módosult:

„a) összeütközések megelőzése:

i. légi járművek között;

ii. a munkaterületen a légi jármű és akadályok között;”;

b) A 2. pont számozása 1. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»repülőtéri irányító szolgálat«: a repülőtéri forgalom részére biztosított légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat;”;

c) A 3. pont számozása 2. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»légiforgalmi tájékoztató szolgálat«: egy meghatározott szabályozási területen belül létrehozott, a légi közlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges légiforgalmi tájékoztatások és adatok biztosításáért felelős szolgálat;”;

d) A 4. pont a következőképpen módosult:

„»léginavigációs szolgálatok (ANS)«: légiforgalmi szolgálatok; kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgálatok (CNS); a meteorológiai szolgálatok (MET); légiforgalmi tájékoztató szolgálatok (AIS); és légiforgalmi adatszolgáltatás (ADS);”;

e) Az 5. pont számozása 3. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»léginavigációs szolgáltató«: olyan közjogi vagy magánjogi jogalany, amely egy vagy több, általános légi forgalomra vonatkozó léginavigációs szolgálatot lát el;”;

f) A 6. és 7. pont számozása 11., illetve 12. pontra változott. A 12. pont a következőképpen módosult:

„»légtérgazdálkodás«: tervezési funkció, amelynek elsődleges célja az, hogy a rendelkezésre álló légtér dinamikusan időkiosztás útján a lehető legjobban használják ki, és egyes esetekben, a légtérfelhasználók különféle kategóriái közötti, azok rövid távú igényeit alapul vevő légtérkiosztással;”;

g) A szöveg a következő 6. és 7. ponttal egészült ki:

„6. »légiforgalmi adatszolgáltatások«: olyan szolgáltatások, amelyek a légtérellenőrző szolgáltatóktól, a MET-, AIS- és hálózati funkciók szolgáltatóitól, valamint más érintett szervezetektől származó működési adatok gyűjtését, összesítését és integrálását, vagy a feldolgozott adatok légiforgalmi irányítás és légiforgalmi irányítás céljából való szolgáltatását foglalják magukban;

7. »légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezés (ATFCM)«: olyan szolgáltatás, amelynek célja, hogy megvédje a légiforgalmi irányítást a túlteljesítéstől, és optimalizálja a rendelkezésre álló kapacitás kihasználását;”;

h) A 8. pont számozása 14. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»légtérfelhasználók«: az általános légi forgalom szabályaival összhangban üzemeltetett légi járművek üzemeltetői;”;

i) A 9. pont számozása 8. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»légiforgalomáramlás-szervezés (ATFM)«: olyan funkció vagy szolgáltatás, amelyet azzal a célkitűzéssel hoztak létre, hogy hozzájáruljon a légi forgalom teljes útvonalat lefedő, biztonságos, rendezett és gyors áramlásához annak biztosításával, hogy a légiforgalom-irányítás kapacitását a lehető legnagyobb mértékig használják ki, és hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen a megfelelő légiforgalmi szolgáltatók által közzétett kapacitásokkal;”;

j) A 10. pont számozása 9. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»légiforgalmi szolgáltatások (ATM)«: azon fedélzeti és földi funkciók vagy szolgáltatások (légiforgalmi szolgálatok, légtérigazgatók és légiforgalomáramlás-szervezés) együttese, amelyek valamennyi üzemeltetési fázisban a légi járművek biztonságos és hatékony mozgásának biztosításához szükségesek;”;

(k) A 11. pont számozása 10. pontra változott;

(l) A 12. pont számozása 17. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»körzeti irányító szolgálat«: az irányítói körzetekben ellenőrzött repülést végző légi járművek részére nyújtott ATC-szolgálat;”;

m) A 13. pont számozása 16. pontra változott;

n) A szöveg a következő 13. ponttal egészült ki:

„»légtér szerkezet«: a légtérnek egy, a légi járművek biztonságos és optimális működésének biztosítása céljából meghatározott része;”;

o) A 14. pont számozása 33. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»európai ATM-főterv«: a 219/2007/EK tanácsi rendelet¹⁹ 1. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2009/320/EK tanácsi határozattal²⁰ jóváhagyott terv;

p) A 15. és 16. pont törlésre került.

¹⁹ A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról (HL L 64., 2007.3.2., 1. o.)

²⁰ A Tanács határozata (2009. március 30.) az egységes európai égbolt ATM-kutatási (SESAR) projektje európai légiszolgáltatási főtervének jóváhagyásáról (HL L 95., 2009.4.9., 41. o.).

q) A 17. pont számozása 21. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»tanúsítvány«: az Ügynökség, egy illetékes nemzeti hatóság vagy egy nemzeti felügyeleti hatóság által bármilyen formában kiadott, a nemzeti jognak megfelelő olyan dokumentum, amely igazolja, hogy egy légiforgalmi vagy egy léginavigációs szolgáltató megfelel egy adott szolgáltatás nyújtására vonatkozó követelményeknek;”;

r) A 18. pont számozása 23. pontra változott;

s) A cikk a következő 18. ponttal egészült ki:

„»alapérték«: a teljesítménycélok meghatározása céljából becslés útján meghatározott érték, amely az adott referencia-időszak kezdetét megelőző évben megállapított költségekre vagy egységköltségekre vonatkozik;”;

t) A 19. pont számozása 24. pontra változott;

u) A cikk a következő 19. ponttal egészült ki:

„»referenciacsoport«: hasonló működési és gazdasági környezettel rendelkező légiforgalmi szolgáltatók csoportja;”;

v) A 20. pont számozása 28. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»nyilatkozat«: a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok alkalmazásában az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott nyilatkozat;”;

w) A szöveg a következő 20. ponttal egészült ki:

„»bontási érték«: egy adott légiforgalmi szolgáltató esetében az uniós szintű teljesítménycélnak az egyes légiforgalmi szolgáltatók szintjére történő bontásával kapott érték, amely referenciaként annak értékelésére szolgál, hogy a teljesítményterv-tervezetben meghatározott teljesítménycél összhangban van-e az uniós szintű teljesítménycéllal;”;

x) A 21. pont számozása 34. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»rugalmas légtérfelhasználás«: olyan légtér-gazdálkodási elv, amely arra az alapelvre épül, hogy a légteret nem szabad tisztán polgári és tisztán katonai célú légtérrészekre felosztani, hanem olyan egybefüggő egységként kell kezelni, amelyben minden légtérfelhasználó elvárását a lehető legnagyobb mértékben teljesítik;”;

y) A 22. pont számozása 35. pontra változott;

z) A szöveg a következő 22. ponttal egészült ki:

„»közös információs szolgáltatás (CIS)«: statikus és dinamikus adatok gyűjtéséből és terjesztéséből álló szolgáltatás, amely lehetővé teszi a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányítását szolgáló szolgáltatások nyújtását;”.

37. A 2. cikk (Fogalommeghatározások) 23–38. pontja a következőképpen módosult, és a következő szövegrészekkel egészült ki:

a) A 23. pont számozása 15. pontra változott;

b) A 24. pont törlésre került.

c) A 25. pont számozása 36. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»általános légi forgalom«: a polgári légi járművek, valamint az állami légi járművek (beleértve a katonai, vámhatósági és rendőrségi légi járműveket is) azon mozgásainak összessége, amelyeket a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezményvel létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) eljárásainak megfelelően hajtanak végre;

- d) A 26. pont számozása 37. pontra változott; A második mondat törlésre került;
- e) A szöveg a következő 25. és 26. ponttal egészült ki:

„25. »irányítói körzet«: a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

26. »együttműködésen alapuló döntéshozatal«: olyan folyamat, amelynek során a döntéseket a tagállamokkal, az operatív érdekelt felekkel és adott esetben egyéb szereplőkkel folytatott együttműködés és konzultáció alapján hozzák meg;

- f) A 27. pont számozása 38. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»meteorológiai szolgálatok«: azok a berendezések és szolgálatok, amelyek léginavigáció céljából meteorológiai előrejelzésekkel, figyelmeztetésekkel, tájékoztatókkal és megfigyelésekkel, valamint az államok által légiforgalmi felhasználásra adott egyéb meteorológiai információkkal és adatokkal látják el a légi járműveket;”;

- g) A 28. pont számozása 41. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»navigációs szolgálatok«: olyan berendezések és szolgálatok, amelyek helymeghatározási és időre vonatkozó információkkal látják el a légi járműveket;”;

- h) A 29. pont számozása 44. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»működési adatok«: a repülés valamennyi szakaszára vonatkozó olyan információk, amelyekre a léginavigációs szolgáltatók, légtérfelhasználók, repülőtér-üzembentartók és egyéb érintett szereplők számára operatív célokból szükségesek;”;

- i) A 30. pont számozása 46. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»használatbavétel«: az első üzembe helyezés a rendszer kezdeti üzembe állítását, illetve a rendszer felújítását követően;”;

- j) A 31. pont számozása 47. pontra változott;

- k) A 32. pont számozása 53. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»légtérellenőrző szolgálatok«: olyan berendezések és szolgálatok, amelyekkel a biztonságos elkülönítés lehetővé tétele érdekében a légi jármű mindenkori helyzete meghatározható;”;

- l) A szöveg a következő 29–32. ponttal egészült ki:

„29. »útvonali léginavigációs szolgáltatások«: a légi járműnek a felszállási és a kezdeti emelkedési szakasz végétől a megközelítési és leszállási szakasz kezdetéig történő irányításához kapcsolódó légiforgalmi szolgáltatások, valamint az útvonali légiforgalmi szolgáltatások ellátásához szükséges légiforgalmi szolgáltatások;

30. »útvonali díjszámítási körzet«: a talajtól egészen a magaslégtérig terjedő adott légtérvolumen, amelyen belül útvonali léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségalmatékot határoztak meg;”;

31. »Eurocontrol«: az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért, amelyet a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésre vonatkozó 1960. december 13-i nemzetközi egyezményrel hoztak létre;

32. »Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat« (EATMN): az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 3.1. pontjában felsorolt, az Unióban léginavigációs szolgálatok nyújtását lehetővé tevő rendszerek összessége, beleértve a harmadik országokkal határos interfészeket is;”;

m) A 33. pont számozása 54. pontra változott;

n) A 34. pont számozása 57. pontra változott;

o) A 35. pont számozása 27. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»határon átnyúló szolgáltatások«: egy tagállamban egy olyan szolgáltató által nyújtott léginavigációs szolgálatok, amelynek központi ügyvezetési helye egy másik tagállamban található;”;

p) A 36. pont számozása 40. pontra változott, és a következőképpen módosult:

„»nemzeti felügyeleti hatóság«: egy tagállam által az e rendelet szerinti, az illetékes nemzeti hatóság feladataitól eltérő feladatokkal megbízott nemzeti szerv vagy szervek;”;

q) A 37. és 38. pont törlésre került.

r) A szöveg a következő 39. ponttal egészült ki:

„»illetékes nemzeti hatóság«: az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 34. pontjában meghatározott jogalanyok;”;

s) A szöveg a következő 42. és 43. ponttal egészült ki:

„42. »hálózati válság«: a légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgáltatás előírt szintű ellátására való képtelenség állapota, amelynek eredményeképp a hálózat kapacitása jelentősen csökken, vagy a hálózat kapacitása és a fellépő igény között jelentős aránytalanság mutatkozik, vagy a hálózat egy vagy több részén szokatlan vagy váratlan helyzet következtében jelentős információáramlási hiba lép fel;

43. »hálózatmenedzser«: a 26. cikkben említett hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatokkal megbízott szervezet, a 27. cikkel összhangban;”;

t) A szöveg a következő 45. ponttal egészült ki:

„teljesítményterv”: az esettől függően a légiforgalmi szolgáltatók és a hálózatmenedzser által kidolgozott vagy elfogadott terv, amelynek célja a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményének javítása;”;

38. A 2. cikk (Fogalommeghatározások) a következő pontokkal egészül ki:

a) A szöveg a következő 48–52. ponttal egészül ki:

„48. »a SESAR meghatározási szakasza«: az a szakasz, amely magában foglalja a SESAR-projekt hosszú távú jövőképeinek, a repülés valamennyi szakaszát érintő fejlesztéseket lehetővé tevő, kapcsolódó működési koncepciónak, az EATMN-en belül szükséges alapvető működési változásoknak, valamint a szükséges fejlesztési és üzemeltetési prioritásoknak a kidolgozását és aktualizálását;

49. *»a SESAR kiépítési szakasza«: az egymást követő iparosítási és a végrehajtási szakaszok, amelyek során a következő tevékenységekre kerül sor: a SESAR-megoldások végrehajtásához szükséges földi és légi berendezések és eljárások szabványosítása, gyártása és tanúsítása (iparosítás); valamint a SESAR-megoldásokon alapuló berendezések és rendszerek beszerzése, telepítése és üzembe helyezése, beleértve a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat (végrehajtás);*

50. *»a SESAR fejlesztési szakasza«: az a szakasz, amelynek során kiforrott SESAR-megoldások megvalósítását célzó kutatási, fejlesztési és hitelesítési tevékenységek folynak;*

51. *»SESAR-projekt«: az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló projekt, amelynek célja, hogy az Unió számára nagy teljesítményű, szabványosított és interoperábilis légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrát biztosítson, és amely a SESAR meghatározási szakaszát, a SESAR kiépítési szakaszát és a SESAR kiépítési szakaszát magában foglaló innovációs ciklusból áll;*

52. *»SESAR-megoldás«: a SESAR kiépítési szakaszának gyakorlatban alkalmazható eredménye, amely új vagy továbbfejlesztett szabványosított és interoperábilis üzemeltetési eljárásokat vagy technológiákat vezet be;”;*

b) A szöveg a következő 55. és 56. ponttal egészült ki:

„55. »közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások”: repülőteri irányítószolgálatok vagy repülőteri repüléstájékoztató szolgálatok, amelyek magukban foglalják a légiforgalmi tanácsadó szolgálatokat és riasztószolgálatokat, a légi járműnek az érintett repülőtér megközelítésével és az onnan való indulásával kapcsolatos, egy adott távolságon belüli, az üzemeltetési követelményeknek való megfeleléshez szükséges légiforgalmi szolgáltatásokat, valamint az ezek alapjául szolgáló léginavigációs szolgálatok;

56. »közeli körzeti léginavigációs szolgáltatás díjszámítási körzet«: a tagállamok területén található repülőtér vagy repülőtércsoport, amelyen belül közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségalapot határoztak meg;”;

II. fejezet: Nemzeti hatóságok

39. A II. fejezet címe helyébe a következő szöveg lépett: *„Nemzeti felügyeleti hatóságok”.*

40. A 3. cikk címének helyébe a következő szöveg lépett: *„A nemzeti felügyeleti hatóságok kijelölése, létrehozása és a rájuk vonatkozó követelmények”.*

41. A 3. cikk szövege a következőképpen módosult:

a) Az (1) bekezdés a következőképpen módosult:

„A tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehoznak egy szervet vagy szerveket mint nemzeti felügyeleti hatóságot, annak érdekében, hogy az lássa el az e rendelet által az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.”;

b) A (2) bekezdés számozása (3) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„Az (1) bekezdés sérelme nélkül, a nemzeti felügyeleti hatóságok jogilag elkülönülnek, és a szervezés, a működés, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében függetlenek minden más állami vagy magánszektorbeli jogalanytól.

A nemzeti felügyeleti hatóságoknak továbbá szervezetük, finanszírozási döntéseik, jogi felépítésük és döntéshozataluk tekintetében függetlennek más léginavigációs szolgáltatóktól.”;

- c) A (3) bekezdés számozása (4) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„A tagállamok olyan nemzeti felügyeleti hatóságokat is létrehozhatnak, amelyek hatásköre több szabályozott ágazatra is kiterjed, ha ezek az integrált szabályozó hatóságok teljesítik az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket. A nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti felépítését tekintve összekapcsolható az 1/2003/EK tanácsi rendelet 11. cikkében szereplő nemzeti versenyhatósággal, amennyiben e közös hatóság teljesíti az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket.”;

- d) A (4) bekezdés törlésre került.

- e) Az (5) bekezdés számozása (2) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok pártatlanul, függetlenül és átláthatóan gyakorolják hatáskörüket, és ennek megfelelően kell őket megszervezni, személyzettel ellátni, irányítani és finanszírozni.”;

- f) A (6) bekezdés helyébe az (5) és (6) bekezdés lépett, amelyek szövege a következő:

„(5) A nemzeti felügyeleti hatóságok személyzetének meg kell felelnie a következő követelményeknek:

a) a személyzet tagjait a függetlenségüket biztosító egyértelmű és átlátható szabályok szerint kell felvenni;

b) a személyzet tagjait egyedi képesítéseik alapján – ez magában foglalja a megfelelő kompetenciákat és a releváns tapasztalatot is – kell kiválasztani, vagy pedig megfelelő képzésben kell részesíteni.

A nemzeti felügyeleti hatóságoknál alkalmazott személyzet tagjainak függetlenül kell eljárniuk, és különösen el kell kerülniük a léginavigációs szolgáltatások nyújtása és a feladataik végrehajtása közötti összeférhetetlenséget.

6. Az (5) bekezdésben meghatározott követelményeken túlmenően a stratégiai döntésekért felelős személyeket az érintett tagállam olyan jogalanya nevezi ki, amely közvetlenül nem gyakorol tulajdonjogot léginavigációs szolgáltató felett. A tagállamok határoznak arról, hogy e személyeket határozott idejű és megújítható hivatali időre vagy határozatlan időtartamra nevezik-e ki, és ez utóbbi esetben elbocsátásukra kizárólag a döntéshozatalhoz nem kapcsolódó okokból kerülhet sor. A stratégiai döntésekért felelős személyek a nemzeti felügyeleti hatóság számára végzett feladataik ellátása során nem kérhetnek vagy fogadhatnak el utasítást sem kormánytól, sem egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól, továbbá teljes jogkörrel rendelkeznek a hatóság személyzetének felvételére és irányítására vonatkozóan.

Tartózkodnak minden olyan közvetlen vagy közvetett érdekeltségtől, amely sértheti függetlenségüket, és befolyásolhatja feladataik ellátását. E célból évente

kötelezettségvállalási nyilatkozatot és érdekeltségi nyilatkozatot tesznek, amelyben feltüntetik minden közvetlen és közvetett érdekeltségüket.

A stratégiai döntéshozattal, ellenőrzésekkel vagy más, a léginavigációs szolgáltatók teljesítménycéljainak felügyeletéhez közvetlenül kapcsolódó feladatokkal megbízott személyek a nemzeti felügyelő hatósági megbízatásuk lejárta után legalább két évig nem vállalhatnak semmilyen szakmai pozíciót vagy feladatkört léginavigációs szolgáltatóknál.”;

g) A (7) bekezdés a következőképpen módosult:

A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezzenek a szükséges pénzügyi erőforrásokkal és kapacitással az e rendelet szerint rájuk háruló feladatok hatékony és időbeni ellátásához. A nemzeti felügyeleti hatóságok személyzetük irányítását a 4. cikk szerinti feladataikkal arányosan megállapított saját előirányzataik felhasználásával végzik.”;

h) A (8) bekezdés számozása (9) bekezdésre változott;

i) A cikk szövege kiegészült a következő (8) bekezdéssel:

„A tagállamok felkérhetik a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, hogy végezze el a 14., a 17., a 19., a 20., a 21., a 22. és a 25. cikkben meghatározott, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtásához kapcsolódó feladatokat, amelyekért e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok értelmében az adott tagállam nemzeti felügyeleti hatósága felelős.

A felkérés elfogadásával a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a felkérés tárgyát képező feladatokért felelős felügyeleti hatósággá válik, a megkereső tagállam nemzeti felügyeleti hatósága pedig mentesül a szóban forgó feladatok ellátására vonatkozó felelősség alól. E feladatok ellátására, ezen belül a díjak és illetékek kiszabására, az (EU) 2018/1139 rendeletben foglalt és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségre vonatkozó szabályok alkalmazandók.”;

j) A (9) bekezdés számozása (10) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

- a „(6) bekezdés a) és b) pontjának” szövegrész helyébe az „(5) bekezdés a) és b) pontjának” szövegrész lép;
- A „27. cikk (3) bekezdésében” szövegrész helyébe a „37. cikk (3) bekezdésében” szövegrész lép.

42. A 4. cikk a következőképpen módosult:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lépett:

„A 3. cikkben említett nemzeti felügyeleti hatóságok:

a) elvégzik a 6. cikkben említett gazdasági tanúsítványok kiállításához szükséges tevékenységeket, beleértve a gazdasági tanúsítványok birtokosainak felügyeletét;

b) a 8. cikk (6) bekezdésével összhangban felügyelik a beszerzési követelmények helyes alkalmazását;

c) alkalmazzák a 10–17. és 19–22. cikkben meghatározott, valamint a 18. és 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott teljesítmény- és díjszámítási rendszereket, az említett cikkekben és jogi aktusokban meghatározott feladataik keretein belül, és felügyelik a rendelet alkalmazását a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók elszámolásainak átláthatósága tekintetében, a 25. cikkel összhangban.”;

- b) A (2) bekezdés számozása (3) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„Minden egyes nemzeti felügyeleti hatóság elvégzi a szükséges ellenőrzéseket, auditokat és egyéb monitoring tevékenységeket, hogy feltárja az e rendeletben és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelmények tekintetében az e rendelet hatálya alá tartozó jogi és természetes személyek által esetlegesen elkövetett jogsértéseket.

Meghozza az összes szükséges végrehajtási intézkedést, amelyek adott esetben magukban foglalhatják a hatóság által a 6. cikkel összhangban kiállított gazdasági tanúsítványok módosítását, korlátozását, felfüggesztését vagy visszavonását.

Az érintett léginavigációs szolgáltatóknak, repülőtér-üzembentartóknak és közös információs szolgáltatóknak eleget kell tenniük a nemzeti felügyeleti hatóságok által e célból hozott intézkedéseknek.”;

- c) A cikk szövege kiegészült a következő (2) bekezdéssel:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok felelősek a közös információs szolgáltatás nyújtására vonatkozó árképzés értékeléséért és jóváhagyásáért, a 9. cikkel összhangban.”;

43. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lépett:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok az (EU) 2018/1139 rendelet 114a. cikkében említett teljesítmény-felülvizsgálati tanácsadó testület keretében információkat cserélnek és a hálózaton belül együttműködnek egymással.

- b) A (2) bekezdés a következőképpen módosult:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok szorosan együttműködnek – adott esetben együttműködési megállapodások révén is – annak érdekében, hogy segítsék egymást nyomkövetési és felügyeleti feladataik ellátásában, valamint az ellenőrzések és a vizsgálatok lebonyolításában.”;

- c) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lépett:

„A nemzeti felügyeleti hatóságok a hálózat teljesítményének javítása céljából elősegítik a léginavigációs szolgáltatók által végzett, határon átnyúló szolgáltatásnyújtást. „A két vagy több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre kiterjedő léginavigációs szolgáltatásnyújtás esetében az érintett tagállamok megállapodást kötnek az érintett léginavigációs szolgáltatóknak e rendelet alapján általuk végzendő felügyeletéről. Az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok tervet dolgozhatnak ki, és abban rögzíthetik a szóban forgó megállapodás érvényre juttatása érdekében való együttműködésük végrehajtását.”;

- d) A (4) bekezdés törlésre került.

- e) Az (5) bekezdés számozása (4) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„Egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérben nyújtott léginavigációs szolgálatok esetében a (3) bekezdésben említett megállapodások rendelkeznek arról, hogy az e rendeletben megállapított felügyeleti feladatok végrehajtását, valamint az e feladatok végrehajtásából származó eredményeket minden hatóság kölcsönösen elismerje. A megállapodásokban arról is rendelkeznek, hogy melyik nemzeti felügyeleti hatóság felel a 6. cikkben említett gazdasági tanúsításért.”;

- f) A (6) bekezdés számozása (5) bekezdésre változott, és szövege a következőképpen módosult:

„Amennyiben azt a nemzeti jog lehetővé teszi, regionális együttműködési célból a nemzeti felügyeleti hatóságok a felügyeleti feladatok megosztásáról is megállapodhatnak egymással. E megállapodásokról értesítik a Bizottságot.”.

44. A 6. cikk törlésre került.

III. fejezet: Szolgáltatásnyújtás

45. A 7. cikk és a 28. cikk helyébe „Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció” című 38. cikk lépett, amelynek szövege a következő:

„(1) A tagállamok, a nemzeti felügyeleti hatóságok, az Ügynökség – függetlenül attól, hogy teljesítmény-felülvizsgálati szervként jár-e el – és a hálózatmenedzser konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelt felekkel, hogy az e rendelet végrehajtása során feladataik ellátása érdekében megfelelő módon konzultálhassanak az érdekelt felekkel.

(2) A Bizottság uniós szinten hoz létre ilyen mechanizmust, hogy adott esetben konzultációt folytathasson az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos kérdésekkel kapcsolatban. A konzultációba be kell vonni a 98/500/EK bizottsági határozattal létrehozott ágazati párbeszédbizottságot.

(3) Az érdekelt felek körébe tartozhatnak:

a) a léginavigációs szolgáltatók vagy az őket képviselő releváns csoportok;

b) a hálózatmenedzser;

c) a repülőtér-üzembentartók vagy az őket képviselő releváns csoportok;

d) a légtérfelhasználók és az őket képviselő releváns csoportok;

e) a katonaság;

f) a feldolgozóipar;

g) a szakszemélyzet érdekképviselői szervei;

h) releváns nem kormányzati szervezetek.”

46. A 8. cikk számozása 6. cikkre változott. A cikk címe helyébe a „Gazdasági tanúsítás és a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó követelmények” cím, szövege helyébe pedig az alábbi szöveg lépett:

„(1) A léginavigációs szolgáltatóknak az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében előírt tanúsítványon kívül gazdasági tanúsítvánnyal is rendelkezniük kell. A gazdasági tanúsítvány kiadása kérelem alapján történik, miután a kérelmező kellően stabil pénzügyi helyzetet bizonyított, és megfelelő felelősségbiztosítási és biztosítási fedezettel rendelkezik.

Az e bekezdésben említett gazdasági tanúsítvány korlátozható, felfüggeszthető vagy visszavonható, ha birtokosa már nem felel meg a tanúsítvány kiállítására és fenntartására vonatkozó követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdésben említett gazdasági tanúsítvánnyal és az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett tanúsítvánnyal rendelkező szervezet megkülönböztetésmentes feltételek mellett és a 7. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül jogosult az Unión belül léginavigációs szolgáltatásokat nyújtani a légtérhasználók számára.

(3) Az (1) bekezdésben említett gazdasági tanúsítványra és az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett tanúsítványra az I. mellékletben meghatározott egy vagy több feltétel vonatkozhat. E feltételeknek objektíven indokoltnak, megkülönböztetésmentesnek, arányosnak és átláthatónak kell lenniük. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 36. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy gazdasági szempontból egyenlő versenyfeltételek és a szolgáltatásnyújtás rezilienciájának biztosítása céljából módosítsa az I. mellékletben szereplő jegyzéket.

(4) A gazdasági tanúsítványok tekintetében e cikkben meghatározott feladatokért azon tagállam nemzeti felügyeleti hatóságai felelnek, amelyben a gazdasági tanúsítványt kérelmező természetes vagy jogi személy központi ügyvezetésének helye található, illetve – központi ügyvezetési hely hiányában – amelyben lakóhellyel rendelkezik vagy letelepedett. A léginavigációs szolgáltatások két vagy több tagállam joghatósága alá tartozó légtérben történő ellátása esetén a felelős nemzeti felügyeleti hatóságok az 5. cikk (4) bekezdésével összhangban meghatározott hatóságok.

(5) Az (1) bekezdés alkalmazásában a nemzeti felügyeleti hatóságok:

a) befogadják és értékelik a nekik címzett kérelmeket, és adott esetben gazdasági tanúsítványokat bocsátanak ki vagy újítanak meg;

b) felügyeleti tevékenységet látnak el a gazdasági tanúsítványok birtokosai tekintetében.

(6) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási szabályokat fogad el a kellően stabil pénzügyi helyzetre, különösen a pénzügyi stabilitásra és a pénzügyi rezilienciára, valamint a felelősségbiztosítási és biztosítási fedezetre vonatkozó részletes követelmények tekintetében. E cikk (1), (4) és (5) bekezdésének egységes végrehajtásának, valamint az azoknak való megfelelésnek a biztosítása érdekében a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg az e rendelet hatálya alá tartozó szervezetek nemzeti felügyeleti hatóság általi hatékony felügyeletének biztosításához szükséges vizsgálatok, ellenőrzések, auditok és egyéb figyelemmelkísérési tevékenységek lefolytatására vonatkozó szabályokról és eljárásokról.”

47. A 9. cikk számozása 7. cikkre változott, és a cikk a következő változtatásokat tartalmazza:

a) az (1), a (2) és a (3) bekezdés szövege a következők szerint módosult:

„(1) A tagállamok az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgáltatások kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a tagállamok egyénileg vagy közösen kijelölnek egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót. A légiforgalmi szolgáltatónak a következő feltételeket kell teljesíteniük:

a) rendelkezniük kell az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett érvényes tanúsítvánnyal vagy érvényes nyilatkozattal, valamint a 6. cikk (1) bekezdése szerinti gazdasági tanúsítvánnyal;

b) meg kell felelniük a nemzetbiztonsági és védelmi követelményeknek.

A légiforgalmi szolgáltató kijelölésére vonatkozó valamennyi határozat legfeljebb tíz évig érvényes. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy meghosszabbítják a légiforgalmi szolgáltató kijelölését.

(2) A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése nem köthető olyan feltételhez, amely az említett szolgáltatókat arra kötelezi, hogy:

- a) közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a kijelölő tagállam vagy annak állampolgárai tulajdonában legyenek;*
- b) gazdasági tevékenységük központja vagy a létesítő okirat szerinti székhelyük a kijelölő tagállamban legyen;*
- c) csak a kijelölő tagállamban lévő infrastruktúrákat használjanak.*

(3) A tagállamok meghatározzák az egyénileg vagy közösen kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. A kötelezettségek magukban foglalják olyan releváns adatok rendelkezésre bocsátásának feltételeit, amelyek segítségével a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérben valamennyi légi jármű mozgása azonosítható.”;

- b) a (4) és az (5) bekezdés törlésre került;*
- c) a (6) bekezdés számozása (4) bekezdésre változott.*

48. A 10. cikk törlésre került.

49. A rendeletjavaslat „*A CNS, AIS, ADS, MET és a közelségi légiforgalmi szolgáltatás nyújtásának feltételei*” című új 8. cikkel egészült ki, amelynek szövege a következő:

„(1) Amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a légiforgalmi szolgáltatók dönthetnek úgy, hogy CNS-, AIS-, ADS- vagy MET-szolgáltatásokat szerezzenek be piaci feltételek mellett.

Amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a tagállamok engedélyezik a repülőtér-üzembentartóknak, hogy a repülőtéri irányítás céljából közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be piaci feltételek mellett.

Továbbá, amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a tagállamok engedélyezhetik a repülőtér-üzembentartóknak vagy az érintett nemzeti felügyeleti hatóságnak, hogy a bevezető irányítás céljából közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be piaci feltételek mellett.

(2) A szolgáltatások piaci feltételek mellett történő beszerzésének egyenlő, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételeken kell alapulnia, összhangban az uniós joggal, beleértve a Szerződés versenyszabályait is. Az érintett szolgáltatások beszerzésére vonatkozó pályázati eljárásokat úgy kell kialakítani, hogy a versenytárs szolgáltatók hatékonyan részt vehessenek ezekben az eljárásokban, többek között a verseny rendszeres újbóli megnyitása révén.

(3) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az útvonali légiforgalmi szolgáltatások nyújtása szervezeti szempontból elkülönüljön a CNS-, az AIS-, az ADS-, a MET- és a közelségi légiforgalmi szolgáltatásoktól, valamint hogy teljesüljön a 25. cikk (3) bekezdésében említett, a számviteli elkülönítésre vonatkozó követelmény.

(4) A CNS-, az AIS-, az ADS-, a MET- és a közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató csak akkor választható ki valamely tagállamban történő szolgáltatásnyújtás céljából, ha:

a) rendelkezik a 6. cikk (1) és (2) bekezdése szerinti tanúsításokkal;

b) központi ügyvezetésének helye valamelyik tagállam területén található;

c) több mint 50 %-a tagállamok vagy azok állampolgárai tulajdonában van, és az a tagállamok vagy állampolgáraik tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalkozáson keresztül, kivéve ha erre harmadik országgal kötött olyan megállapodás vonatkozik, amelyben az Unió részes fél; valamint

d) a szolgáltató megfelel a nemzeti biztonsági és védelmi előírásoknak.

(5) A 14., 17. és 19–22. cikk nem alkalmazandó az (1) bekezdés második és harmadik albekezdése szerinti közbeszerzési eljárás eredményeként kijelölt közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatókra. A szóban forgó közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatók adatokat szolgáltatnak a nemzeti felügyeleti hatóság és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség számára a léginavigációs szolgáltatások teljesítményéről olyan fő teljesítményterületeken, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság.

(6) A nemzeti felügyeleti hatóságok biztosítják, hogy a légiforgalmi szolgáltatók és a repülőtér-üzembentartók (1) bekezdésben említett beszerzései megfeleljenek a (2) bekezdésnek, és szükség esetén korrekciós intézkedéseket alkalmaznak. A közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatások esetében ők felelnek a közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatásokra vonatkozó kiírási feltételek jóváhagyásáért, amelyeknek a szolgáltatás minőségére vonatkozó követelményeket is tartalmazniuk kell. A versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos kérdésekben a nemzeti felügyeleti hatóságok az 1/2003/EK tanácsi rendelet 11. cikkében említett nemzeti versenyhatósághoz fordulnak.”

50. A szöveg a „Közös információs szolgáltatások nyújtása” című új 9. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Közös információs szolgáltatások nyújtása esetén a továbbított adatoknak meg kell felelniük a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányításához szükséges szolgáltatások biztonságos nyújtásához előírt integrációs és minőségi követelményeknek.

(2) A közös információs szolgáltatások ára az érintett szolgáltatás nyújtásának állandó és változó költségein alapul, emellett tartalmazhat megfelelő kockázatmegterületést tükröző felárat is.

Az első albekezdésben említett költségeket az érintett szolgáltató egyéb tevékenységeire vonatkozó elszámolásokról elkülönített számlán kell feltüntetni, és nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(3) A közös információs szolgáltató a (2) bekezdéssel összhangban határozza meg az árat, amelyet az érintett nemzeti felügyeleti hatóság értékel és hagy jóvá.

(4) Ami a tagállamok által a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésére kijelölt, adott nagyságú légtérben végzett műveleteket illeti, a léginavigációs szolgáltatóknak valós időben elérhetővé kell tenniük a releváns működési adatokat. A közös információs szolgáltatók ezeket az adatokat kizárólag az általuk nyújtott szolgáltatások operatív céljaira használhatják fel. A

közös információs szolgáltatók részére megkülönböztetésmentes módon, a biztonság- és védelempolitikai érdekek sérelme nélkül kell hozzáférést biztosítani a releváns működési adatokhoz.

Az ilyen adatokhoz való hozzáférés díjainak az adatok elérhetővé tételének határköltségén kell alapulniuk.”

51. A 11. cikk számozása 10. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosult:

„Az egységes európai égbolt keretében a léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók teljesítményének növelése céljából a léginavigációs szolgálatokra és hálózati funkciókra teljesítményrendszert kell alkalmazni e cikkel és a 11–18. cikkel összhangban.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lépett:

„A teljesítményrendszer végrehajtása referencia-időszakokban történik, melyek időtartama legalább két, legfeljebb öt év lehet. A teljesítményrendszer magába foglalja a következőket:

- a) az egész Unióra érvényes teljesítménycélok minden referencia-időszak tekintetében a teljesítmény olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;*
- b) teljesítménytervek, amelyek kötelező teljesítménycélokat tartalmaznak az a) pontban említett fő teljesítményterületeken, valamennyi referencia-időszak vonatkozásában;*
- c) a teljesítmény rendszeres felülvizsgálata, folyamatos ellenőrzése és összehasonlító teljesítményértékelése olyan fő teljesítményterületeken, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság.*

A Bizottság a teljesítménycélok meghatározása vagy nyomon követése céljából további fő teljesítményterületeket állapíthat meg, amennyiben ez szükséges a teljesítmény javításához.”;

c) a (3), (6) és (8) bekezdés törlésre került;

d) a (7) bekezdés számozása (3) bekezdésre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A (2) bekezdés a), b) és c) pontja a következőkön alapul:

- a) a léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók teljesítményére vonatkozó adatok gyűjtése, megerősítése, vizsgálata, értékelése és terjesztése minden érintett fél – a léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a repülőtér-üzembentartók, a nemzeti felügyeleti hatóságok, az illetékes nemzeti hatóságok, a tagállamok, az Ügynökség, a hálózatmenedzser és az Eurocontrol – tekintetében;*
- b) fő teljesítménymutatók olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;*
- c) a teljesítmény ellenőrzésére vonatkozó mutatók olyan fő teljesítményterületeken, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;*
- d) a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok kidolgozásának módszertana, valamint a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítményterv és teljesítménycélok kidolgozásának módszertana;*
- e) a léginavigációs szolgáltatásokra és a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítményterv-tervezetek és célok értékelése;*

f) a teljesítménytervek nyomon követése, beleértve a teljesítménytervek és teljesítménycélok felülvizsgálatára, valamint az uniós szintű teljesítménycéloknak a referencia-időszak során történő felülvizsgálatára vonatkozó megfelelő riasztási mechanizmusokat;

g) a léginnavigációs szolgáltatók összehasonlító teljesítményértékelése;

h) ösztönző rendszerek, többek között pénzügyi visszatartó intézkedések alkalmazása abban az esetben, ha a légiforgalmi szolgáltató a referencia-időszakban nem teljesíti a releváns kötelező teljesítménycélokat, vagy ha nem hajtotta végre a 35. cikkben említett releváns közös projekteket. Az ilyen pénzügyi visszatartó intézkedéseknek figyelembe kell venniük különösen azt, ha a teljesítménycélok be nem tartása vagy a közös projektek végrehajtásának elmulasztása miatt romlott az adott szolgáltató által nyújtott szolgáltatás minősége és hogy az milyen hatást gyakorolt a hálózatra;

i) a forgalomra és a költségekre vonatkozó kockázatmegosztási mechanizmusok;

j) a célok kitűzésére, a teljesítménytervek és teljesítménycélok értékelésére, a nyomon követésre és a teljesítményértékelésre vonatkozó ütemtervek;

k) az útvonali és a közelségi léginnavigációs szolgáltatások közös költségeinek a két szolgáltatáskategória közötti megosztására vonatkozó módszertan;

l) a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtására jelentős hatást gyakorló, előre nem látható jelentős események kezelésére szolgáló mechanizmusok.”

52. A szöveg az „Uniós szintű teljesítménycélok meghatározása” című új 11. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) A Bizottság a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadói bizottsági eljárással és az e cikk (2)–(3) bekezdésével összhangban minden referencia-időszakra nézve elfogadja az útvonali léginnavigációs szolgáltatásokra és a közelségi léginnavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság. Az uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben a Bizottság kiegészítő kiindulási értékeket, bontási értékeket vagy referenciaérték-csoportokat határozhat meg annak érdekében, hogy lehetővé tegye a teljesítményterv-tervezetek értékelését és jóváhagyását a 13. cikk (3) bekezdésében említett kritériumokkal összhangban.

(2) Az (1) bekezdésben említett uniós szintű teljesítménycélokat a következő alapvető kritériumok alapján kell meghatározni:

a) a teljesítménycéloknak fokozatosan és folyamatosan javítaniuk kell a léginnavigációs szolgáltatások működési és gazdasági teljesítményét;

b) a teljesítménycéloknak reálisnak és az érintett referencia-időszak alatt megvalósíthatónak kell lenniük, ugyanakkor olyan hosszabb távú strukturális és technológiai fejlesztéseket kell előmozdítaniuk, amelyek lehetővé teszik a léginnavigációs szolgáltatások hatékony, fenntartható és reziliens biztosítását.

(3) Uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatainak előkészítése céljából a Bizottság begyűjti a szükséges információkat az érdekelt felektől. A Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség véleményezéssel segítséget nyújt a Bizottságnak az említett határozatok elemzéséhez és előkészítéséhez.”

53. A 12. cikk törlésre került.

54. A 13. cikk számozása 19. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„(1) A tagállamok azon lehetőségének sérelme nélkül, hogy az e cikk hatálya alá tartozó légiforgalmi szolgáltatások nyújtását közforrásból finanszírozzák, a léginavigációs szolgáltatások díjait a légtérfelhasználókra vonatkozóan kell meghatározni, kivetni és érvényesíteni.

(2) A díjak a légiforgalmi szolgáltatóknak a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített referencia-időszakok során a légtérfelhasználók számára nyújtott szolgáltatásokkal és funkciókkal kapcsolatos költségein alapulnak. A szükséges tőkefejlesztéshez való hozzájárulás érdekében ezek a költségek magukban foglalhatják az eszközök észszerű megtérülését.

(3) A díjak ösztönzőleg hatnak a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható biztosítására, a nagy fokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint ösztönzik az integrált szolgáltatásnyújtást, ugyanakkor csökkentik a légi közlekedés környezeti hatásait.

(4) A légtérfelhasználókra kivetett díjakból származó bevételek pénzügyi többletet vagy veszteséget eredményezhetnek a légiforgalmi szolgáltatók számára a 10. cikk (3) bekezdésének h) pontjában említett ösztönző rendszerek és a 10. cikk (3) bekezdésének i) pontjában említett kockázatmegosztási mechanizmusok alkalmazása miatt.

(5) Az e cikkel összhangban a légtérfelhasználókra kivetett díjakból származó bevételek nem használhatók fel olyan szolgáltatások finanszírozására, amelyeket a 8. cikkel összhangban piaci feltételek mellett nyújtanak.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított költségeire, tényleges költségeire és bevételeire vonatkozó pénzügyi adatokat jelenteni kell a nemzeti felügyeleti hatóságoknak és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek, és azokat nyilvánosan elérhetővé kell tenni.”

55. A 14. cikk számozása 24. cikkre változott. A cikk címe helyébe „A teljesítmény- és díjszámítási rendszereknek való megfelelés felülvizsgálata” cím lépett, szövege pedig az alábbiak szerint módosult:

„(1) A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja, hogy a légiforgalmi szolgáltatók és adott esetben a tagállamok megfelelnek-e a 10–17. és a 19–22. cikknek, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusoknak. A Bizottság a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséggel és a nemzeti felügyeleti hatóságokkal konzultálva jár el.

(2) Egy vagy több tagállam, valamely nemzeti felügyeleti hatóság vagy a Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség az (1) bekezdésnek megfelelően kivizsgálja a feltételezett meg nem felelést. Amennyiben meg nem felelésre utaló jelek merülnek fel, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség saját kezdeményezésére is indíthat vizsgálatot. A tagállam, az érintett nemzeti felügyeleti hatóság és az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató meghallgatását követően az Ügynökség a kérelem kézhezvételétől számított négy hónapon belül lezárja a vizsgálatot. A 41. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megosztja a vizsgálat eredményeit az érintett tagállamokkal, az érintett légiforgalmi szolgáltatókkal és a Bizottsággal.

(3) A Bizottság véleményt adhat ki arról, hogy a tagállamok és/vagy a légiforgalmi szolgáltatók betartották-e a 10–17. és a 19–22. cikket, valamint a 18. és a 23. cikkben említett

végrehajtási jogi aktusokat, és véleményéről értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat és légiforgalmi szolgáltatót.”

56. A 15. cikk számozása 35. cikkre változott (a módosított javaslat V. fejezetében), és szövege az alábbiak szerint módosult:

„(1) A Bizottság közös projekteket hozhat létre az európai ATM-főtervben azonosított, hálózati szintű hatással járó alapvető működési változások végrehajtására.

(2) A Bizottság irányítási mechanizmusokat is létrehozhat a közös projektekre és azok végrehajtására vonatkozóan.

(3) A közös projektek jogosultak lehetnek uniós finanszírozásra. E célból, és a tagállamok saját pénzügyi forrásaik felhasználása feletti döntési hatáskörének sérelme nélkül, a Bizottság független költség-haszon elemzést készít, és a 10. cikkel összhangban megfelelő konzultációkat folytat a tagállamokkal és a releváns érdekelt felekkel, feltérképezve a projektek végrehajtásához mozgósítható összes megfelelő finanszírozási eszközt.

(4) A Bizottság az (1) és (2) bekezdésben említett közös projekteket és irányítási mechanizmusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján határozza meg.”

57. A 16. cikk törlésre került.

58. A 17. cikk helyébe a 26. és 27. cikk lépett (a módosított javaslat IV. fejezetében), melyek a következőképpen hangzanak:

„26. cikk

Hálózati funkciók

(1) A légiforgalmi szolgáltatás hálózati funkcióinak biztosítaniuk kell a légtér és a szűkös erőforrások fenntartható és hatékony kihasználását. Biztosítaniuk kell továbbá, hogy a légtérfelhasználók környezetvédelmi szempontból optimális útvonalakon repülhessenek, miközben a lehető legnagyobb mértékben biztosítaniuk kell a légtérhez és a léginnavigációs szolgáltatásokhoz való hozzáférést. A (2) és (3) bekezdésben felsorolt hálózati funkcióknak támogatniuk kell az uniós szintű teljesítménycélok elérését, és működési követelményeken kell alapulniuk.

(2) Az (1) bekezdésben említett hálózati funkciók többek között az alábbiakat foglalják magukban:

a) európai légtérszerkezetek kialakítása és irányítása;

b) légiforgalomáramlás-szervezés;

c) az általános légi forgalom által használt repülési frekvenciasávok terén szűkösen rendelkezésre álló erőforrások koordinálása, különösen a rádiófrekvenciák, valamint a radar válaszcélzó kódok koordinálása.

(3) Az (1) bekezdésben említett hálózati funkciók kiterjednek még az alábbiakra is:

a) a légtérkialakítás optimalizálása a hálózat szempontjából, valamint a légiforgalmi szolgáltatások átruházásának megkönnyítése a légiforgalmi szolgáltatókkal és a tagállami hatóságokkal való együttműködés révén;

- b) a légiforgalom-irányítási kapacitás rendelkezésre bocsátásának irányítása a hálózatban, a kötelező hálózatműködtetési tervben (NOP) meghatározottak szerint;
- c) koordinációs és támogatási funkció hálózati válság esetén;
- d) légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezés;
- e) az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítésére irányuló végrehajtási tevékenységek tervezésének, nyomon követésének és koordinálásának irányítása az európai ATM-főtervvel összhangban, figyelembe véve az üzemeltetési igényeket és a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat;
- f) az európai ATM-hálózati infrastruktúra működésének nyomon követése.

(4) A (2) és (3) bekezdésben felsorolt funkciók nem foglalják magukban általános hatályú kötelező intézkedések elfogadását vagy politikai mérlegelési jog gyakorlását. E feladatokat a katonai hatóságokkal együttműködve kell végrehajtani, a rugalmas légtérfelhasználással kapcsolatos eljárásokkal összhangban.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 36. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet módosítására annak érdekében, hogy a (2) és (3) bekezdésben felsoroltakat további funkciókkal egészítse ki, amennyiben ez a hálózat működése és teljesítménye szempontjából szükséges.

27. cikk

A hálózatmenedzser

(1) A 26. cikkben említett célkitűzések elérése érdekében a Bizottság – adott esetben az Ügynökség támogatásával – biztosítja, hogy a hálózatmenedzser a (4) bekezdésben említett feladatok elvégzésével hozzájáruljon a 26. cikkben meghatározott hálózati funkciók végrehajtásához.

(2) A hálózatmenedzseri feladatok ellátására a Bizottság kijelölhet egy pártatlan és illetékes szervet. E célból a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el. A kijelölési határozat tartalmazza a kijelölés feltételeit, többek között a hálózatmenedzser finanszírozását.

(3) A hálózatmenedzseri feladatokat függetlenül, részrehajlás nélkül és költséghatékonyan kell végrehajtani. Ezeket a feladatokat megfelelően kell irányítani a szolgáltatásnyújtás és szabályozás külön-külön történő elszámoltathatóságának elismerésével, amennyiben a hálózatmenedzserként kijelölt illetékes szerv szabályozói feladatokat is ellát. Feladatai ellátása során a hálózatmenedzser figyelembe veszi a teljes ATM-hálózat igényeit, valamint azokba teljes körűen bevonja bevonja a légtérfelhasználókat, a léginnavigációs szolgáltatókat, a repülőter-üzembentartókat és a katonaságot.

(4) A hálózatmenedzser hozzájárul a hálózati funkciók végrehajtásához a hálózat rendes és válsághelyzetben történő biztonságos és hatékony tervezését és üzemeltetését célzó támogatási intézkedések, valamint az egységes európai égbolton belüli hálózati műveleteknek és a hálózat általános teljesítményének folyamatos javítását célzó intézkedések révén, különös tekintettel a teljesítményrendszer végrehajtására. A hálózatmenedzser intézkedése során figyelembe kell venni a repülőterek hálózatba való teljes körű integrálásának szükségességét.

(5) A hálózatmenedzser szorosan együttműködik a teljesítmény-felülvizsgáló szervként eljáró Ügynökséggel annak érdekében, hogy a 10. cikkben említett teljesítménycélok megfelelően

tükröződjének az egyes léginavigációs szolgáltatók által rendelkezésre bocsátott, a hálózatmenedzser és az említett léginavigációs szolgáltatók által a hálózatműködtetési tervben elfogadott kapacitásban.

(6) A hálózatmenedzser:

a) határoz a hálózati funkciók végrehajtását, valamint a kötelező hálózatműködtetési terv hatékony végrehajtásának és a kötelező teljesítménycélok elérésének támogatását célzó egyedi intézkedésekről;

b) tanácsot ad a Bizottságnak és releváns információkkal látja el a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget az ATM-hálózat infrastruktúrájának az európai ATM-főtervvel összhangban történő kiépítésével kapcsolatban, különösen a hálózathoz szükséges beruházások azonosítása céljából.

(7) A hálózatmenedzser együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében hoz határozatokat. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban részt vevő felek a lehető legnagyobb mértékben a hálózat működésének és teljesítményének javítása érdekében járnak el. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatnak a hálózat érdekét kell előmozdítania.

(8) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat állapít meg a hálózati funkciók végrehajtására, a hálózatmenedzser feladataira, az irányítási mechanizmusokra, többek között a döntéshozatali folyamatokra és a válságkezelésre vonatkozóan.

(9) A tagállamok foglalkoznak a légtérszerkezetek kialakításának a 26. cikk (2) és (3) bekezdésében említettektől eltérő szempontjaival. Ezzel összefüggésben a tagállamok figyelembe veszik a légiforgalmi igényeket, a légi forgalom és a teljesítménytervek szezonális jellegét és összetettségét. Az e szempontokra vonatkozó határozat meghozatala előtt konzultálnak az érintett légtérfelhasználókkal vagy az ilyen légtérfelhasználókat képviselő csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal.”

59. A 18. cikk törlésre került.

60. A 19. cikk számozása 29. cikkre változott (a módosított javaslat IV. fejezetében). Az első mondat helyébe az alábbi szöveg lépett:

„A légiforgalmi szolgáltatók konzultációs mechanizmusokat hoznak létre, hogy konzultáljanak a releváns légtérfelhasználókkal és repülőter-üzembentartókkal a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos valamennyi fontos kérdésben, ideértve a légtér-konfigurációk releváns változásait vagy az olyan stratégiai beruházásokat, amelyek lényeges hatást gyakorolnak a légiforgalmi szolgáltatásokra, illetve a léginavigációs szolgáltatásokra és/vagy díjakra.”

a negyedik mondatban a 27. cikk (3) bekezdésére történő hivatkozás helyébe a 37. cikk (3) bekezdésére való hivatkozás lépett.

61. A 20. cikk számozása 30. cikkre változott (a módosított javaslat IV. fejezetében), és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A tagállamok a közös közlekedéspolitika keretében megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy az egyedi légtérblokkok kezelésére vonatkozóan az illetékes polgári és katonai hatóságok között írásbeli szabályozás vagy azzal egyenértékű jogi megállapodás

jöjjön létre, illetve hogy a már meglévő ilyen megállapodások hatályát meghosszabbítsák, és erről értesítik a Bizottságot.”

62. A 21. cikk számozása 25. cikkre változott, a cikk címe helyébe „A léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatósága” cím lépett, szövege pedig a következőképpen módosult:

„(1) A léginavigációs szolgáltatók tulajdoni, illetve jogi struktúrájukról függetlenül évente összeállítják és közzéteszik pénzügyi elszámolásait. Ezen elszámolások összhangban vannak az Unió által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a léginavigációs szolgáltató jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a szolgáltatónak arra kell törekednie, hogy a lehető legnagyobb mértékben megközelítse e megfelelést. A léginavigációs szolgáltatók éves jelentést tesznek közzé, és az e bekezdésben említett elszámolásokat rendszeresen független ellenőrzésnek vetik alá.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség jogosultak hozzáférni a felügyeletük alá tartozó léginavigációs szolgáltatók elszámolásaihoz. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy más felügyeleti hatóságok számára is hozzáférést biztosítanak ezekhez az elszámolásokhoz.

(3) A megkülönböztetés, a kereszttámogatás és a versenytorzulás elkerülése érdekében a léginavigációs szolgáltatók belső számvitelükben külön elszámolást vezetnek minden egyes léginavigációs szolgáltatásról úgy, mintha ezeket a szolgáltatásokat külön vállalkozások végeznék. A léginavigációs szolgáltató ugyancsak külön elszámolást vezet minden egyes tevékenységről, amennyiben:

a) a 8. cikk (1) bekezdésének megfelelően beszerzett léginavigációs szolgáltatásokat és az említett rendelkezés hatálya alá nem tartozó léginavigációs szolgáltatásokat nyújt;

b) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt és bármilyen jellegű egyéb tevékenységet végez, beleértve a közös információs szolgáltatásokat is;

c) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt az Unióban és harmadik országokban.

A megállapított költségeket, a tényleges költségeket és a léginavigációs szolgáltatásokból származó bevételeket le kell bontani személyzeti költségekre, a személyzeti költségektől eltérő működési költségekre, értékcsökkenési költségekre, tőkeköltségre, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek fizetett díjakból és illetékekből eredő költségekre, valamint rendkívüli költségekre, és ezeket a bizalmas adatok védelme mellett nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(4) A költségekre és bevételekre vonatkozó, a 19. cikk (6) bekezdésének megfelelően bejelentett pénzügyi adatokat és az egységszámítások kiszámítása szempontjából releváns egyéb információkat a nemzeti felügyeleti hatóság vagy egy, az érintett léginavigációs szolgáltatótól független és a nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott szervezet vizsgálja vagy ellenőrzi. A vizsgálat megállapításait nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.”

63. A 22. cikk számozása 31. cikkre változott (a módosított javaslat IV. fejezetében). A cím helyébe „Az általános légi forgalomra vonatkozó működési adatok elérhetősége és az azokhoz való hozzáférés” lépett, és a szöveg a következőképpen módosult:

„(1) Az általános légi forgalom tekintetében valamennyi léginavigációs szolgáltatónak, légtérfelhasználónak, repülőtérnek és a hálózatmenedzsernek valós időben, megkülönböztetéstől mentesen és a biztonság- és védelempolitikai érdekek sérelme nélkül elérhetővé kell tenniük a releváns működési adatokat, többek között határokon átnyúlóan és uniós szinten is. Az adatok elérhetőségének a tanúsított vagy bejelentett légiforgalmi szolgáltatók, a léginavigációs szolgáltatások ellátásában bizonyítottan érdekelt szervezetek, a légtérfelhasználók és repülőterek, valamint a hálózatmenedzser javát kell szolgálnia. A szóban forgó adatok kizárólag operatív célokra használhatók fel.

(2) Az (1) bekezdésben említett szolgáltatás árainak az adatok elérhetővé tételének határkölségén kell alapulnia.”

(3) A repülésbiztonsági felügyeletért, a teljesítményfelügyeletért és a hálózati felügyeletért felelős hatóságok, köztük az Ügynökség számára hozzáférést kell biztosítani az (1) bekezdésben említett releváns működési adatokhoz.

(4) A Bizottság megállapíthatja az adatok (1) és (3) bekezdés szerinti elérhetővé tételére és az azokhoz való hozzáférésre vonatkozó részletes követelményeket, valamint a (2) bekezdésben említett ár megállapításának módszertanát. A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

64. A szöveg „Az útvonali, illetve a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások besorolása” című új 12. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Minden referencia-időszak kezdete előtt minden tagállam értesíti a Bizottságot arról, hogy az adott időszakban a felelősségi körükbe tartozó légtérben mely léginavigációs szolgáltatásokat kívánják útvonali léginavigációs szolgáltatásként, illetve közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásként besorolni. Ezzel egyidejűleg minden tagállam értesíti a Bizottságot az adott szolgáltatást nyújtó kijelölt légiforgalmi szolgáltatókról.

(2) A vonatkozó referencia-időszak kezdete előtt kellő idővel a Bizottság az egyes tagállamoknak címzett végrehajtási határozatokat fogad el arról, hogy az érintett szolgáltatások tervezett besorolása megfelel-e a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak. A Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség véleményezéssel segíti a Bizottságot az említett határozatok elemzésében és előkészítésében.

(3) Amennyiben egy, a (2) bekezdés szerint elfogadott határozat azt állapítja meg, hogy a tervezett besorolás nem felel meg a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak, az érintett tagállam a szóban forgó határozatra tekintettel új értesítést küld, amelyben a feltételek megfelelnek az említett kritériumoknak. A Bizottság a (2) bekezdéssel összhangban határozatot hoz az értesítésről.

(4) Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók az útvonali és közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet olyan besorolások alapján készítik el, amelyeket a Bizottság a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak megfelelőnek minősített. A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség ugyanezeket a besorolásokat veszi alapul, amikor a 13. cikk (3) bekezdése szerint értékeli az útvonali és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások közötti költségmegosztást.”

65. A szöveg „A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók útvonali léginavigációs szolgáltatásaira vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok” című új 13. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Az útvonali légiforgalmi szolgáltatásokra kijelölt légiforgalmi szolgáltatók minden referencia-időszakra nézve teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el az általuk nyújtott és – adott esetben – más szolgáltatóktól beszerzett útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan.

A teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell elfogadni. A teljesítményterv-tervezeteknek az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken. A szóban forgó teljesítményterv-tervezeteknek figyelembe kell venniük az európai ATM-főtervet. A teljesítményterv-tervezeteket nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(2) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezeteknek tartalmazniuk kell a hálózatmenedzser által szolgáltatott releváns információkat. A teljesítményterv-tervezetek elfogadása előtt a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és – amennyiben szükséges – a katonai hatóságokkal, a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtéri koordinátorokkal. A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók e terveket benyújtják a tanúsításukért felelős illetékes nemzeti hatóságnak is, amely ellenőrzi az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelést.

(3) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteknek az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk valamennyi fő teljesítményterületen, és teljesíteniük kell a harmadik albekezdésben meghatározott további feltételeket.

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját a következő kritériumok alapján kell megállapítani:

a) amennyiben a bontási értékeket uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben állapították meg, a teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycélok összehasonlítása az említett bontási értékekkel;

b) a teljesítmény időbeli javulásának értékelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló teljes időszakra nézve;

c) az érintett légiforgalmi szolgáltató tervezett teljesítményszintjének összehasonlítása az ugyanazon referenciacsoporthoz tartozó más légiforgalmi szolgáltatókéval.

Ezenkívül a teljesítményterv-tervezetnek teljesítenie kell a következő feltételeket:

a) a célok meghatározásához és a célok referencia-időszak alatti elérését célzó intézkedésekhez alapul vett fő feltételezéseknek – beleértve az alapértékeket, a forgalom-előrejelzéseket és az alkalmazott gazdasági feltételezéseket is – pontosnak, megfelelőnek és koherensnek kell lenniük;

b) a teljesítményterv-tervezetnek teljesnek kell lennie az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében;

c) a díjak költségalapjának meg kell felelnie a 20. cikknek.

(4) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség értékeli a költségeknek az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti megosztását a 10. cikk (3) bekezdésének k) pontjában említett módszertan, valamint a különböző szolgáltatásoknak – a Bizottság által a 12. cikk szerint értékelt – besorolása alapján.

(5) Az (1) bekezdésben említett, az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket – beleértve adott esetben a költségeknek az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti megosztását is – értékelés és jóváhagyás céljából be kell nyújtani a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséghez.

(6) Azon kijelölt légiforgalmi szolgáltató esetében, amely útvonali és közelségi léginavigációs szolgáltatásokat egyaránt nyújt, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség mindenekelőtt a (4) bekezdéssel összhangban értékeli a költségeknek az érintett szolgáltatások közötti megosztását.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a költségek megosztása nem felel meg a (4) bekezdésben említett módszertannak vagy besorolásnak, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató olyan új teljesítményterv-tervezetet nyújt be, amely megfelel a szóban forgó módszertannak és besorolásnak.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a költségek megosztása megfelel az említett módszertannak és besorolásnak, erről határozatot hoz, és értesíti a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót és az érintett nemzeti felügyeleti hatóságot. A közelségi léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, a 14. cikkben említett teljesítményterv-tervezetek értékelésekor a nemzeti felügyeleti hatóságot kötik az említett határozat költségmegosztásra vonatkozó következtetései.

(7) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli az útvonali léginavigációs szolgáltatások teljesítménycéljait, valamint a teljesítményterveket. Amennyiben a (6) bekezdés alkalmazandó, ezt az értékelést azt követően kell elvégezni, hogy a (6) bekezdés negyedik albekezdésének megfelelően határozat született a költségmegosztásról.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, jóváhagyja azt.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó egy vagy több teljesítménycél nincs összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, vagy a teljesítményterv nem felel meg a (3) bekezdésben meghatározott további feltételeknek, megtagadja a jóváhagyást.

(8) Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (7) bekezdéssel összhangban megtagadta a teljesítményterv-tervezet jóváhagyását, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató benyújtja a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, ideértve szükség esetén a felülvizsgált célokat is.

(9) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a (8) bekezdésben említett felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet. Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség jóváhagyja azt.

Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet nem felel meg a szóban forgó kritériumoknak és feltételeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megtagadja a jóváhagyást, és felszólítja a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót, hogy nyújtsa be a végleges teljesítményterv-tervezetet.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat állapít meg az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára, figyelembe véve a (7) bekezdés szerinti határozatban tett megállapításokat. Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által ekként meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet csak azért utasítják el, mert nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell mind a teljesítményterv-tervezetben foglalt és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélokat, mind pedig a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, illetve azért, mert az nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek magában kell foglalnia a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a harmadik albekezdésnek megfelelően meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket, továbbá tartalmaznia kell a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

(10) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által jóváhagyott teljesítményterv-tervezeteket az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók végleges tervként elfogadják, és azokat nyilvánosan elérhetővé teszik.

(11) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 18. cikkel összhangban elfogadandó végrehajtási jogi aktusokban említett határidőn belül rendszeres jelentéseket ad ki az útvonali léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók teljesítményének nyomon követéséről, beleértve mind az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat, mind pedig a légiforgalmi szolgáltatók számára nyújtott útvonali

léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok elérésének rendszeres értékelését, és ezen értékelések eredményeit nyilvánosan elérhetővé teszi.

A kijelölt légiforgalmi szolgáltató rendelkezésre bocsátja a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséhez szükséges információkat és adatokat. Ezek magukban foglalják a tényleges költségekre és bevételekre vonatkozó információkat és adatokat is. Amennyiben a teljesítménycélokat nem éri el, vagy a teljesítménytervet helytelenül hajtják végre, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a légiforgalmi szolgáltatók által végrehajtandó korrekciós intézkedéseket előíró határozatokat bocsát ki. E korrekciós intézkedések – amennyiben ez objektív tényezők alapján indokolt – magukban foglalhatják annak előírását, hogy a légiforgalmi szolgáltató az érintett szolgáltatások nyújtását egy másik légiforgalmi szolgáltatóra ruházza át. Amennyiben a teljesítménycélokat továbbra sem éri el, vagy ha a teljesítménytervet továbbra is helytelenül hajtják végre, vagy ha az előírt korrekciós intézkedéseket nem vagy nem megfelelően alkalmazzák, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban vizsgálatot folytat le, és véleményt terjeszt a Bizottság elé. A Bizottság a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.”

66. A szöveg „A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók közeli léginavigációs szolgáltatásaira vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok” című új 14. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) A közeli léginavigációs szolgáltatásokra kijelölt légiforgalmi szolgáltatók minden referencia-időszakra nézve teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el az általuk nyújtott és – adott esetben – más szolgáltatóktól beszerzett közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan.

A teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell elfogadni. A teljesítményterv-tervezeteknek az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a közeli léginavigációs szolgáltatások tekintetében a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken. A szóban forgó teljesítményterv-tervezeteknek figyelembe kell venniük az európai ATM-főtervet. A teljesítményterv-tervezeteket nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(2) A közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezetnek tartalmazniuk kell a hálózatmenedzser által szolgáltatott releváns információkat. A teljesítményterv-tervezetek elfogadása előtt a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és – amennyiben szükséges – a katonai hatóságokkal, a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtéri koordinátorokkal. A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók e terveket benyújtják a tanúsításukért felelős illetékes nemzeti hatóságnak is, amely ellenőrzi az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelést.

(3) A közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteknek a közeli léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a közeli léginavigációs szolgáltatások tekintetében valamennyi fő teljesítményterületen, és teljesíteniük kell a harmadik albekezdésben meghatározott további feltételeket.

A közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját a következő kritériumok alapján kell megállapítani:

a) amennyiben a bontási értékeket uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben állapították meg, a teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycélok összehasonlítása az említett bontási értékekkel;

b) a teljesítmény időbeli javulásának értékelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló teljes időszakra nézve;

c) az érintett légiforgalmi szolgáltató tervezett teljesítményszintjének összehasonlítása az ugyanazon referenciacsoporthoz tartozó más légiforgalmi szolgáltatókéval.

Ezenkívül a teljesítményterv-tervezetnek teljesítenie kell a következő feltételeket:

a) a célok meghatározásához és a célok referencia-időszak alatti elérését célzó intézkedésekhez alapul vett fő feltételezéseknek – beleértve az alapértékeket, a forgalom-előrejelzéseket és az alkalmazott gazdasági feltételezéseket is – pontosnak, megfelelőnek és koherensnek kell lenniük;

b) a teljesítményterv-tervezetnek teljesnek kell lennie az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében;

c) a díjak költségalapjának meg kell felelnie a 20. cikknek.

(4) A közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezeteket értékelés és jóváhagyás céljából be kell nyújtani a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

(5) Azon kijelölt légiforgalmi szolgáltató esetében, amely mind útvonali, mind közlekedési léginavigációs szolgáltatásokat nyújt, a nemzeti felügyeleti hatóságnak benyújtandó, a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezet az a terv, amely a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a 13. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdésével összhangban a költségmegosztással kapcsolatban hozandó kedvező határozat tárgyát képezi.

(6) A nemzeti felügyeleti hatóság a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a közlekedési léginavigációs szolgáltatások teljesítménycéljait, valamint a teljesítményterveket. Amennyiben az (5) bekezdés alkalmazandó, a nemzeti felügyeleti hatóság a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a költségmegosztással kapcsolatban hozott határozat következtetéseire alapozza értékelését.

Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, jóváhagyja azt.

Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó egy vagy több teljesítménycél nincs összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, vagy a teljesítményterv nem felel meg a (3) bekezdésben meghatározott további feltételeknek, megtagadja a jóváhagyást.

(7) Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság a (6) bekezdéssel összhangban megtagadta a teljesítményterv-tervezet jóváhagyását, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató benyújtja a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, ideértve szükség esetén a felülvizsgált célokat is.

(8) A nemzeti felügyeleti hatóság a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a (7) bekezdésben említett felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet. Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, a nemzeti felügyeleti hatóság jóváhagyja azt.

Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet nem felel meg a szóban forgó kritériumoknak és feltételeknek, a nemzeti felügyeleti hatóság megtagadja a jóváhagyást, és felszólítja a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót, hogy nyújtsa be a végleges teljesítményterv-tervezetet.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, a nemzeti felügyeleti hatóság az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat állapít meg az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára, figyelembe véve a (6) bekezdés szerinti határozatban tett megállapításokat. Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell a nemzeti felügyeleti hatóság által ekként meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet csak azért utasítják el, mert nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell mind a teljesítményterv-tervezetben foglalt és a nemzeti felügyeleti hatóság által az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélokat, mind pedig a nemzeti felügyeleti hatóság által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, illetve azért, mert az nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek magában kell foglalnia a nemzeti felügyeleti hatóság által a harmadik albekezdésnek megfelelően meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket, továbbá tartalmaznia kell a nemzeti felügyeleti hatóság által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

(9) A nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott teljesítményterv-tervezeteket az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók végleges tervként elfogadják, és azokat nyilvánosan elérhetővé teszik.

(10) Az érintett nemzeti felügyeleti hatóság rendszeres jelentéseket ad ki a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséről, beleértve a légiforgalmi szolgáltatók számára nyújtott közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok elérésének rendszeres értékelését, és ezen értékelések eredményeit nyilvánosan elérhetővé teszi.

A kijelölt légiforgalmi szolgáltató rendelkezésre bocsátja a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséhez szükséges információkat és adatokat. Ezek magukban foglalják a tényleges költségekre és bevételekre vonatkozó információkat és adatokat is.

Amennyiben a teljesítménycélokat nem érik el, vagy a teljesítménytervet helytelenül hajtják végre, a nemzeti felügyeleti hatóság a légiforgalmi szolgáltatók által végrehajtandó korrekciós intézkedéseket előíró határozatokat bocsát ki. E korrekciós intézkedések – amennyiben ez objektív tényezők alapján indokolt – magukban foglalhatják annak előírását, hogy a légiforgalmi szolgáltató az érintett szolgáltatások nyújtását egy másik légiforgalmi szolgáltatóra ruházza át. Amennyiben a teljesítménycélokat továbbra sem érik el, vagy ha a teljesítménytervet továbbra is helytelenül hajtják végre, vagy ha az előírt korrekciós intézkedéseket nem vagy nem megfelelően alkalmazzák, a nemzeti felügyeleti hatóság felkéri a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, hogy a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban vizsgálatot folytasson le, a Bizottság pedig a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.

(11) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság által e cikk alapján hozott határozatok bírósági felülvizsgálat tárgyát képezhessék.

(12) Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 3. cikk (8) bekezdésével összhangban a nemzeti felügyeleti hatóság feladatait látja el, a közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség részére kell benyújtani az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezettel együtt. Amennyiben az Ügynökség a 13. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdésében említettek szerint határozatot hozott a költségmegosztásról, az Ügynökséget a közeli léginavigációs szolgáltatások teljesítményterv-tervezeteinek értékelésekor köti ez a határozat.”

67. A szöveg „A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség szerepe a közeli léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok nyomon követésében” című új 15. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség rendszeresen uniós szintű áttekintést készít a közeli léginavigációs szolgáltatások teljesítményéről és arról, hogy az hogy viszonyul az uniós szintű teljesítménycélokhöz.

(2) Az (1) bekezdésben említett áttekintés elkészítése céljából a nemzeti felügyeleti hatóságok értesítik a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget a 14. cikk (10) bekezdésében említett jelentéseikről, és rendelkezésre bocsátanak minden egyéb olyan információt, amelyet a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség e célból kérhet.

68. A szöveg a „Hálózati teljesítményterv” című új 16. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) A hálózatmenedzser minden referencia-időszakra nézve hálózati teljesítményterv-tervezetet készít az általa ellátott valamennyi hálózati funkcióra vonatkozóan.

A hálózati teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell kidolgozni. Teljesítménycélokat kell tartalmaznia a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken.

(2) A hálózati teljesítményterv-tervezetet be kell nyújtani a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek és a Bizottságnak.

A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a Bizottság kérésére véleményt terjeszt a Bizottság elé a hálózati teljesítményterv-tervezetről a következő alapvető kritériumok alapján:

a) a teljesítmény idővel bekövetkező javulásának mérlegelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra nézve, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló időszakra nézve;

b) a hálózati teljesítményterv-tervezet teljessége az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében.

Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a hálózati teljesítményterv-tervezet teljes, és megfelelő teljesítményjavulást tükröz, a hálózati teljesítményterv-tervezetet végleges tervként elfogadja. Ellenkező esetben a Bizottság felülvizsgált hálózati teljesítményterv-tervezet benyújtására kérheti fel a hálózatmenedzsert.”

69. A szöveg „A teljesítménycélok és teljesítménytervek felülvizsgálata egy adott referencia-időszakban” című új 17. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Amennyiben egy referencia-időszakban az uniós szintű teljesítménycélok a jelentősen megváltozott körülmények fényében már nem megfelelőek, és amennyiben a célok felülvizsgálata szükséges és arányos, a Bizottság felülvizsgálja ezeket az uniós szintű teljesítménycélokat. Ilyen határozatok meghozatalára a 11. cikk alkalmazandó. A felülvizsgálatot követően a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók új teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el, amelyekre a 13. és 14. cikk alkalmazandó. A hálózatmenedzser elkészíti az új hálózati teljesítményterv-tervezetet, amelyre a 16. cikk alkalmazandó.

(2) Az (1) bekezdésben említett, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatnak átmeneti rendelkezéseket kell tartalmaznia a 13. cikk (6) bekezdése és a 14. cikk (6) bekezdése szerint elfogadott végleges teljesítménytervek hatálybalépéséig tartó időszakra nézve.

(3) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók egy adott referencia-időszakban engedélyt kérhetnek egy vagy több teljesítménycél felülvizsgálatára az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségtől, a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében pedig az érintett nemzeti felügyeleti hatóságtól. Ilyen kérést akkor lehet benyújtani, ha elérték a riasztási küszöbértékeket, vagy ha a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók bizonyítják, hogy a teljesítménycélok alátámasztására használt kiindulási adatok, feltételezések és magyarázatok már nem pontosak, jelentős mértékben és tartósan megváltoztak, és ez a változás a teljesítményterv elfogadásának időpontjában nem volt előrelátható.

(4) Az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség, a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében pedig az érintett nemzeti felügyeleti hatóság csak akkor engedélyezi az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára a tervezett felülvizsgálat elvégzését, ha az szükséges és arányos, és amennyiben a felülvizsgált teljesítménycélok biztosítják az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhang fenntartását. Amennyiben a felülvizsgálatot engedélyezték, a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók a 13. és 14. cikkben meghatározott eljárásokkal összhangban új teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el.”

70. A szöveg a „A teljesítményrendszer végrehajtása” című új 18. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„A teljesítményrendszer végrehajtása érdekében a Bizottság részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 10. cikk (3) bekezdése, a 11., a 12., a 13., a 14., a 15., a 16. és a 17. cikk tekintetében, különös tekintettel a teljesítményterv-tervezetek kidolgozására, a

teljesítménycélok meghatározására, az értékelésükre vonatkozó kritériumokra és feltételekre, a költségeknek az útvonali és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások közötti megosztására vonatkozó módszertanra, a teljesítmény nyomon követésére és a korrekciós intézkedések meghozatalára, valamint valamennyi eljárás ütemtervére. Ezeket a követelményeket és eljárásokat egy, a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusban kell meghatározni.”

71. A szöveg „A díjak költségalapjai” című új 20. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Az útvonali léginavigációs szolgáltatások díjainak és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások díjainak költségalapja az érintett útvonali díjszámítási körzetben és közeli körzeti díjszámítási körzetben nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó, a 13. és 14. cikkel összhangban elfogadott teljesítménytervekben megállapított költségeknek felel meg.

(2) Az (1) bekezdésben említett megállapított költségeknek magukban kell foglalniuk a releváns berendezések és szolgálatok költségeit, a tőkebefektetés után járó megfelelő kamatösszegeket és az eszközök értékcsökkenését, valamint a karbantartás, az üzemeltetés, az igazgatás és az ügyvitel költségeit.

(3) Az (1) bekezdésben említett megállapított költségek magukban foglalják még az alábbi költségeket is:

a) a légiforgalmi szolgáltatóknál a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek fizetett díjakkal kapcsolatban felmerülő költségek;

b) a légiforgalmi szolgáltatóknál a nemzeti felügyeleti hatóságok általi felügyelettel és tanúsítással kapcsolatban felmerülő költségek vagy azok egy része, kivéve, ha a tagállamok egyéb pénzügyi forrásokat használnak fel e költségek fedezésére;

c) a légiforgalmi szolgáltatóknál a léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók ellátásával kapcsolatban felmerülő költségek, beleértve a hálózatmenedzserre bízott feladatokat is, kivéve, ha a tagállamok egyéb pénzügyi forrásokat használnak fel e költségek fedezésére.

(4) A megállapított költségek nem foglalják magukba sem a tagállamok által kiszabott, a 42. cikkben említett szankciók költségeit, sem a 13. cikk (11) bekezdésében és a 14. cikk (10) bekezdésében említett korrekciós intézkedések költségeit.

(5) Nem megengedett a keresztámogatás az útvonali léginavigációs szolgáltatások és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások között. Mind az útvonali léginavigációs szolgáltatásokhoz, mind a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket átlátható módszertan alapján arányosan kell megosztani a kétféle szolgáltatás között. A fenti két kategória egyikébe tartozó, különböző léginavigációs szolgáltatások közötti keresztámogatás csak objektív okokkal megindokolt és átláthatóan azonosított esetekben megengedett, összhangban a 25. cikk (3) bekezdésével.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók részletesen tájékoztatják költségalapjukról a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, a nemzeti felügyeleti hatóságokat és a Bizottságot. E célból a költségeket a 25. cikk (3) bekezdése szerinti számviteli elkülönítéssel összhangban a személyzeti költségek, a személyzeti költségektől eltérő működési költségek, az értékcsökkenési költségek, a tőkeköltségek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró

Ügynökségnek fizetett díjakból és illetékekből eredő költségek és a rendkívüli költségek megkülönböztetésével kell lebontani.”

72. A szöveg „Az egységdíjak megállapítása” című új 21. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Az egységdíjakat naptári évenként és díjszámítási körzetenként kell meghatározni a megállapított költségek és a teljesítménytervekben meghatározott forgalmi előrejelzések, valamint a korábbi évekből és egyéb bevételekből eredő alkalmazandó kiigazítások alapján.

(2) Az egységdíjakat a nemzeti felügyeleti hatóságok határozzák meg, miután a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség ellenőrizte, hogy azok megfelelnek-e a 19. és 20. cikknek, valamint e cikknek. Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy az egységdíj nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett nemzeti felügyeleti hatóság ennek megfelelően felülvizsgálja az egységdíjat. Amennyiben az egységdíj továbbra sem felel meg az említett követelményeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség vizsgálatot folytat le, és a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban véleményt terjeszt a Bizottság elé, a Bizottság pedig a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.

Díjszabási célokból és abban az esetben, ha a szűk keresztmetszet jelentős hálózati problémákat okoz, beleértve a környezeti teljesítmény romlását, a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási rendelet útján az egységes európai égbolt légtérén belüli útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan közös egységdíjat, ennek alkalmazására pedig részletes szabályokat és eljárásokat határozhat meg. Az első albekezdésben említett közös egységdíjat az érintett léginavigációs szolgáltatók különböző egységdíjainak súlyozott átlaga alapján kell kiszámítani. A közös egységdíjból befolyó bevételeket az érintett légiforgalmi szolgáltatók jövedelemsemlegességének elérése érdekében újra el kell osztani.”

73. A szöveg „A díjak megállapítása” című új 22. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) A léginavigációs szolgáltatások nyújtásáért a légtérfelhasználókra megkülönböztetésmentes feltételek mellett díjat kell kivetni, figyelembe véve a különböző érintett légijármű-típusok viszonylagos kapacitását. Amikor egyazon szolgáltatás igénybevételéért különböző légtérfelhasználókra vetnek ki díjakat, semmiféle megkülönböztetés nem alkalmazható a felhasználó állampolgársága vagy besorolása alapján.

(2) Valamely útvonali díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó útvonali léginavigációs szolgáltatás díját az adott útvonali díjszámítási körzetre megállapított egységdíj és az adott repülésre vonatkozó útvonali szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani. A díj egy vagy több változó összetevőből áll, amelyek mindegyike objektív tényezőkön alapul.

(3) Valamely közelkörzeti díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó közelkörzeti léginavigációs szolgáltatás díját az adott közelkörzeti díjszámítási körzetre megállapított egységdíj és az adott repülésre vonatkozó közelkörzeti szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani. A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások díjának kiszámítása céljából egy járat megközelítési és indulási fázisa egyetlen járatnak számít. A díj egy vagy több változó összetevőből áll, amelyek mindegyike objektív tényezőkön alapul.

(4) Egyes légtérfelhasználók – különösen a könnyű légi járművek és állami légi járművek üzemeltetői számára – mentesítés engedélyezhető a léginavigációs díjak megfizetése alól, feltéve, hogy e mentesség költségét egyéb forrásokból fedezik és nem hárítják át más légtérfelhasználókra.

(5) A díjakat úgy kell modulálni, hogy az ösztönözze a léginavigációs szolgáltatókat, a repülőtereket és a légtérfelhasználókat a környezeti teljesítmény vagy a szolgáltatásminőség javításának – például a fenntartható alternatív üzemanyagok fokozott használatának, a kapacitás növelésének, a késések csökkentésének és a fejlődés fenntarthatóságának – a támogatására, az optimális biztonsági szint fenntartása mellett, különösen az európai ATM-főterv végrehajtása tekintetében. A díjmoduláció pénzügyi előnyöket vagy hátrányokat tartalmaz, és a légiforgalmi szolgáltatók szempontjából jövedelemsemleges.”

74. A szöveg „A díjszámítási rendszer végrehajtása” című új 23. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„A díjszámítási rendszer végrehajtása céljából a Bizottság részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 19., 20., 21. és 22. cikk tekintetében, különös tekintettel a költségalapokra és a megállapított költségekre, az egységdíjak megállapítására, az ösztönző rendszerekre és a kockázatmegosztási mechanizmusokra, valamint a díjak modulációjára. Ezeket a követelményeket és eljárásokat egy, a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusban kell meghatározni.”

Új IV. fejezet: Hálózatmenedzsment

75. A szöveg a „Hálózatmenedzsment” című új IV. fejezettel egészül ki.

76. A fejezetet a 26–31. cikkek alkotják.

77. A 26., 27. és 29–31. cikk tekintetében lásd a fenti 58., 60., 61. és 63. pontot.

78. Az új 28. cikk címe „A hálózatmenedzser elszámolásainak átláthatósága”, szövege pedig a következő:

„(1) A hálózatmenedzser elkészíti, benyújtja és közzéteszi pénzügyi elszámolásait. Az elszámolásoknak összhangban kell lenniük az Unió által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a hálózatmenedzser jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a hálózatmenedzser köteles a lehető legnagyobb mértékben megközelíteni e megfelelést.

(2) A hálózatmenedzser éves jelentést tesz közzé, és rendszeresen független könyvvizsgálatnak veti alá magát.”

V. fejezet: Légtér, működési átjárhatóság és technológiai innováció

79. A IV. fejezet számozása V. fejezetre változott, a fejezet címe pedig a következőre módosult: „Légtér, működési átjárhatóság és technológiai innováció”.

80. A 23. cikk számozása 32. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„A légiforgalmi tájékoztatási adatok tagállamok általi közzétételének sérelme nélkül és e közzététellel összhangban, a hálózatmenedzser a Bizottsággal együttműködésben uniós szintű légiforgalmi tájékoztató infrastruktúrát hoz létre, hogy összehangolt módon kialakított, magas minőségű, elektronikus légiforgalmi tájékoztató adatok álljanak rendelkezésre, amelyek adatminőség és időszerűség szempontjából megfelelnek az érintett felhasználók igényeinek. Az

így rendelkezésre bocsátott légiforgalmi tájékoztatási adatok csak olyan információk lehetnek, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott alapvető követelményeknek.”

81. A 24. cikk törlésre került.

82. A szöveg a „Rugalmas légtérfelhasználás” című új 33. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„(1) Az illetékességi körükbe tartozó katonai szempontok szervezésének figyelembevételével a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az egységes európai égbolton belül az ICAO által előírt és a rugalmas légtérfelhasználás Eurocontrol által kidolgozott elvét alkalmazzák, annak érdekében, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben és az európai ATM-főtervvel összhangban elősegítsék a légtérgazdálkodást és a légiforgalmi szolgáltatást.

(2) A tagállamok minden évben jelentést készítenek a Bizottság részére a közös közlekedéspolitikával összefüggésben a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazásáról az illetékességi körükbe tartozó légtér tekintetében.

(3) Ha, különösen a tagállamok által benyújtott jelentéseket követően, szükségessé válik, hogy megerősítsék és harmonizálják az egységes európai égbolt keretében történő rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazását, a Bizottság intézkedéseket fogad el a közös közlekedéspolitikával összefüggésben. A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

83. A szöveg a „SESAR-koordináció” című új 34. cikkel egészült ki, melynek szövege a következő:

„A SESAR meghatározási szakasza, a SESAR fejlesztési szakasza és a SESAR kiépítési szakasza tekintetében az uniós jogban meghatározott feladatokért felelős szervezetek – az adott esettől függően – együttműködnek, hogy hatékony koordinációt biztosítsanak a három szakasz között, a közöttük történő zökkenőmentes és késedelemmentes átmenet érdekében.

A folyamatba a lehető legnagyobb mértékben be kell vonni valamennyi releváns polgári és katonai érdekelt felet.”

VI. fejezet: Záró rendelkezések

84. Az V. fejezet számozása VI. fejezetre változott.

85. A 25. cikk törlésre került.

86. A 26. cikk számozása 36. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

a) az (2) bekezdés a következőképpen módosult:

„A Bizottságnak a 6. és 26. cikkben említett felhatalmazása hétéves időtartamra szól [a rendelet közzétételének időpontjától kezdődő hatállyal]. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.”

b) a (3) bekezdésben a 11. cikk (7) bekezdésére, a 17. cikk (3) bekezdésére és a 25. cikkre történő hivatkozás helyébe a 6. és 26. cikkre való hivatkozás lép;

c) a (4) bekezdés eleje a következő új mondattal egészült ki:

„A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.”;

- d) az (5) bekezdésben a 11. cikk (7) bekezdésére, a 17. cikk (3) bekezdésére és a 25. cikkre történő hivatkozás helyébe a 6. és 26. cikkre való hivatkozás lépett.

87. A 27. cikk számozása 37. cikkre változott. Az (1) bekezdésben az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottságot munkájában az egységes égbolttal foglalkozó bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti, amely tagállamonként két-két képviselőből áll, elnöki tisztét pedig a Bizottság tölti be. A bizottság gondoskodik arról, hogy megfelelően figyelembe vegyék a felhasználók valamennyi kategóriájának érdekeit.”

88. A 28. cikk tekintetében lásd a fenti 45. pontot.

89. A 29. cikk törlésre került.

90. A 30. cikk számozása 39. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„Az Unió és tagállamai törekszenek arra és támogatják azt, hogy az egységes európai égboltot olyan országokra is kiterjesszék ki, amelyek nem tagjai az Európai Uniónak. E célból a szomszédos harmadik országokkal megkötött megállapodások keretében arra törekszenek, hogy kiterjesszék az egységes európai égboltot az említett országokra. Törekszenek továbbá arra, hogy együttműködjenek ezekkel az országokkal vagy a hálózati funkciókról szóló megállapodások összefüggésében, vagy az Unió és az Eurocontrol közötti, a megerősített együttműködés általános keretét biztosító, az ATM páneurópai dimenzióját erősítő megállapodás keretében.”

91. A 31. cikk számozása 40. cikkre változott. A cím helyébe a következő szöveg lépett: „Más szervek által nyújtott támogatás”, a cikk szövege pedig a következőképpen módosult:

„A Bizottság az e rendeletben előírt feladatai teljesítéséhez támogatást kérhet más szervektől.”

92. A 32. cikk számozása 41. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„(1) Sem a nemzeti jogszabályaiknak megfelelően eljáró nemzeti felügyeleti hatóságok, sem a Bizottság, sem az Ügynökség – függetlenül attól, hogy teljesítmény-felülvizsgálati szervként jár-e el –, sem a hálózatmenedzser nem hozhat nyilvánosságra bizalmas jellegű információkat, különösen azokat, amelyek a léginavigációs szolgáltatókkal, azok üzleti kapcsolataival, illetve költségösszetevőivel kapcsolatosak.

(2) Az (1) bekezdés nem sértheti a nemzeti felügyeleti hatóságoknak, a Bizottságnak vagy a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek az információ nyilvánosságra hozatalára vonatkozó jogát akkor, ha az a kötelességeik teljesítéséhez feltétlenül szükséges; ez esetben az információ nyilvánosságra hozatalának arányosnak kell lennie, és figyelembe kell vennie a léginavigációs szolgáltatóknak, a légtérfelhasználóknak, a repülőter-üzembentartóknak és egyéb érdekelt feleknek a bizalmas üzleti adataik védelmével kapcsolatos jogos érdekeit.

(3) A 19–24. cikkben meghatározott díjszámítási rendszerrel összhangban benyújtott információkat és adatokat közzé kell tenni, különösen a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított költségei, tényleges költségei és bevételei tekintetében.”

93. A 33. cikk számozása 42. cikkre változott. Az első mondat szövege az alábbiak szerint módosult:

„A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok – különösen a légtérfelhasználók, a repülőtér-üzembentartók és a léginnavigációs szolgáltatók általi – megsértése esetén alkalmazandó szankciókra, és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtásának biztosítására.”

94. A 34. cikk számozása 43. cikkre változott, és szövege az alábbiak szerint módosult:

„(1) A Bizottság 2030-ig értékelést végez e rendelet alkalmazásának megvizsgálása céljából. Indokolt esetben e célból a Bizottság az e rendelet alkalmazása tekintetében releváns információkat kérhet a tagállamoktól.

(2) A Bizottság megállapításait megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az értékelés megállapításait közzé kell tenni.”

95. A 35. cikk számozása 44. cikkre változott. A központosítás módosult, így a szöveg a következőképpen változott:

„E rendelet nem gátolja a tagállamokat abban, hogy intézkedéseket alkalmazzanak olyan mértékben, amennyire az alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekeik megóvásához szükséges. Ezen intézkedések elsősorban azok, amelyek elengedhetetlenek:

- (a) az ICAO körzeti léginnavigációs megállapodásaival összhangban az illetékességi körükbe tartozó légtér felügyeletéhez, ideértve az e légtérrel használó összes légi jármű felderítésének, azonosításának és értékelésének képességét, azzal a céllal, hogy megpróbálják megóvni a repülések biztonságát, továbbá intézkedjenek a légiközlekedés-védelmi és védelmi szükségletek biztosításáról,*
- (b) a közrend fenntartását befolyásoló súlyos belső zavarok esetén;*
- (c) háború vagy háborús fenyegetést jelentő súlyos nemzetközi feszültség esetén;*
- (d) egy tagállamnak a béke és a nemzetközi biztonság fenntartásával kapcsolatos nemzetközi kötelezettségek teljesítéséhez;*
- (e) katonai műveletek és kiképzés folytatása érdekében, ideértve a szükséges gyakorlási lehetőségeket is.”*

96. A 36. cikk törlésre került.

97. A 37. cikk számozása 45. cikkre változott, és az 552/2004/EK rendeletre történő hivatkozás törlésre került.

98. A 38. cikk számozása 46. cikkre változott. A cikk eredeti javaslat szerinti szövege (1) bekezdésre változott, és a szöveg a következő (2) bekezdéssel egészült ki:

„(2) A 3. cikk (3) bekezdését [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének kezdőnapját 48 hónappal követő nap dátumát]-tól/-től kell alkalmazni.

A 10. és a 24. cikket 2023. július 1-jétől kell alkalmazni. Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkét és az 550/2004/EK rendelet 15. cikkét, valamint az azok alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat azonban továbbra is alkalmazni kell a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása céljából.

A 26. cikk (3) bekezdése és a 32. cikk attól a naptól alkalmazandó a hálózatmenedzserre, amikor a 27. cikk (2) bekezdésével összhangban e rendelet hatálybalépését követően elfogadott, az említett rendelkezéseket is magában foglaló kijelölési határozat alkalmazandóvá válik.”

Mellékletek

99. Az I. melléklet törlésre került.

100. A II. melléklet számozása I. mellékletre változott. A melléklet címe helyébe a következő szöveg lépett: „A 6. cikkben említett tanúsítványokhoz kapcsolható feltételek”. A melléklet szövege a következőképpen módosult:

„Az adott esetben a tanúsítványokhoz kapcsolódó kiegészítő feltételek a következőkre vonatkozhatnak:

a) a léginavigációs szolgálatoktól eltérő szolgálatok működtetésének behatárolása, illetve korlátozása;

b) a szolgáltatás(ok)ra vonatkozó, a szolgáltató és egy harmadik személy közötti szerződések, megállapodások, illetve egyéb egyezmények;

c) azon tájékoztatás, amely indokoltan szükséges a 6. cikk (1) bekezdése szerinti követelmények ellenőrzéséhez;

d) olyan egyéb jogi feltételek, amelyek nem kifejezetten a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkoznak, például a tanúsítvány felfüggesztésével vagy visszavonásával kapcsolatos feltételek.”

101. A szöveg „A hatályon kívül helyezett rendeletek és azok módosításai” című új II. melléklettel egészült ki, amelynek szövege a következő:

”

<i>Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.)</i>	
<i>Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.)</i>	
<i>Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.)</i>	
<i>Az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (HL L 300., 2009.11.14., 34. o.)</i>	<i>Csak az 1., 2. és 3. cikk</i>

”

102. A III. melléklet e módosított javaslatban foglaltaknak megfelelően került kiigazításra.

Az olvasás és az áttekinthetőség megkönnyítése érdekében a módosított kodifikációs javaslat teljes szövege az alábbiakban következik.

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az egységes európai égbolt végrehajtásáról

(átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az ~~Európai Közösséget létrehozó~~ ☒ Európai Unió működéséről szóló ☒ szerződésre, és különösen annak ~~80.~~ ☒ 100. ☒ cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

↕ új szöveg

- (1) Az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²³, az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴, valamint az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁵ jelentősen módosult. Mivel további módosítások szükségesek, a rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.

²¹ ~~HL C 241., 2002.10.7., 24. o.~~ HL C [...], [...], [...] o.

²² ~~HL C 278., 2002.11.14., 13. o.~~ HL C [...], [...], [...] o.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

↓ 549/2004/EK (1)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A közös közlekedéspolitika végrehajtása olyan hatékony légi közlekedési rendszert tesz szükségessé, amely lehetővé teszi a légi közlekedési szolgáltatások biztonságos és rendszeres üzemeltetését, ilyen módon elősegítve az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgását.~~

↓ 549/2004/EK (2)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~2000. március 23-i és 24-i lisszaboni rendkívüli ülésén az Európai Tanács felkérte a Bizottságot, hogy a Bizottság által létrehozott, egységes európai égbolttal kapcsolatos magas szintű munkacsoport munkája alapján terjesszen elő javaslatokat a légtérgazdálkodással, a légiforgalmi irányítással és a légiforgalmi áramlás szervezéssel kapcsolatban. E munkacsoport, amely nagyrészt a tagállamok polgári és katonai légiközlekedési hatóságaiból tevődik össze, 2000 novemberében nyújtotta be jelentését.~~

↓ 1070/2009/EK (2)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

⇒ új szöveg

- (2) Az egységes európai égboltról szóló első jogszabálycsomag, így az ~~egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelet (keretrendelet), az léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK rendelet (léginavigációs szolgálati rendelet), az légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK rendelet (légtérrendelet) és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁶ (átjárhatósági rendelet)~~ elfogadásával az Európai Parlament és a Tanács szilárd jogi alapot teremtett a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) rendszerének folytonos, interoperábilis és biztonságos működéséhez. ⇒ A második csomag, nevezetesen az 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁷ elfogadása

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.)

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 34. o.)

tovább erősítette az egységes európai égbolt kezdeményezést a teljesítményösztönző rendszer és a hálózatmenedzseri funkció bevezetése révén, az európai ATM rendszer teljesítményének további javítása céljából. Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁸ hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK rendeletet, mivel az ATM-rendszerek, -rendszerelemek és -eljárások átjárhatóságához szükséges szabályok beépültek az említett rendeletbe. ⇐

↴ új szöveg

- (3) Az (EU) 2018/1139 rendeletben bevezetett változások figyelembevételére érdekében e rendelet tartalmát össze kell hangolni az (EU) 2018/1139 rendelet tartalmával.

↓ 550/2004/EK (3)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁹ („keretrendelet”) megállapítja az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keretet.~~

↓ 551/2004/EK (4)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁰ („keretrendelet”) megállapítja az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keretet.~~

↓ 551/2004/EK (5)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

- (4) A polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezmény 1. cikkében a szerződő államok elismerik, hogy „minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a saját területe feletti légtérben”. E szuverenitás keretében gyakorolják az

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.)

²⁹ ~~Lásd ennek a Hivatalos Lapnak az 1. oldalát.~~

³⁰ ~~Lásd ennek a Hivatalos Lapnak az 1. oldalát.~~

~~Közösség~~ ☒ Unió ☒ tagállamai – az alkalmazandó nemzetközi egyezményekre is figyelemmel – a hatósági jogköröket a légi forgalom irányítása során.

↓ 1070/2009/EK (1)

preambulumbekezdés

- (5) A közös közlekedéspolitikát végrehajtása olyan hatékony légiközlekedési rendszer tesz szükségessé, amely lehetőséget biztosít a légiközlekedési szolgáltatások biztonságos, rendszeres és fenntartható üzemeltetésére, ilyen módon optimalizálva a kapacitásokat és elősegítve az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgását.
-

↓ 1070/2009/EK (37)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

- (6) A légiforgalmi biztonsági előírások javítására, illetve az általános európai légi forgalmat szolgáló ATM rendszerek és ☒ légi navigációs szolgálatok ☒ (ANS) ~~rendszerek~~ teljesítményének fejlesztésére vonatkozó célok egyidejű követése megköveteli a humán tényező figyelembevételét. A tagállamoknak éppen ezért ⇒ tiszteletben kell tartaniuk ⇐ ~~meg kell fontolniuk az „események bejelentése” (just culture) szerinti elveket~~ a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra elveit bevezetését. ⇒ Az egységes európai égbolt emberi dimenziójával foglalkozó szakértői csoport véleményeit és ajánlásait³¹ figyelembe kell venni. ⇐
-

↓ új szöveg

- (7) Az ATM környezetvédelmi teljesítményének javulása közvetlenül hozzájárul a Párizsi Megállapodásban és a Bizottság európai zöld megállapodásában foglalt célkitűzések eléréséhez is, különösen a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentése révén.
-

↓ 549/2004/EK (6)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

- ~~(8)~~ ☒ 2004-ben ☒ a tagállamok általános nyilatkozatot fogadtak el az egységes európai égbolttal kapcsolatos katonai kérdésekről³². E nyilatkozatnak megfelelően a tagállamoknak különösen bővíteniük kell a polgári-katonai együttműködést, és –

³¹ C(2017) 7518 végleges

³² Lásd ennek a Hivatalos Lapnak az 9. oldalát.

amennyiben és amilyen mértékben valamennyi érintett tagállam szükségesnek ítéli meg – elő kell segíteniük a fegyveres erők közötti együttműködést a légiforgalmi szolgáltatást érintő valamennyi kérdésben.

↓ 549/2004/EK (3)

preambulumbekezdés

~~A légi közlekedési rendszer zavartalan működéséhez a léginnavigációs szolgálatok egységes, magas biztonsági szintje szükséges, amely lehetővé teszi az európai légtér optimális kihasználását és a légi forgalom egységes, magas biztonsági szintjét a léginnavigációs szolgálatok közérdekű feladataival összhangban, beleértve a közszolgáltatási feladatokat is. Ezért a felelősség és a szakértelem legmagasabb szintjének kell megfelelnie.~~

↓ 549/2004/EK (4)

preambulumbekezdés

~~Az egységes európai égbolt kezdeményezést a Közösség és tagállamai Eurocontrol tagságból származó kötelezettségeivel és a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezményben meghatározott elvekkel összhangban kell kidolgozni.~~

↓ 549/2004/EK (5)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

- (9) A katonai műveletek és a kiképzés tartalmára, hatókörére, illetve végrehajtására vonatkozó határozatok nem tartoznak az ~~Közösség~~ ☒ Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése szerinti ☒ hatáskörébe.

↓ 549/2004/EK (23)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminisztereinek együttes nyilatkozatában 1987. december 2-án Londonban megegyezett a gibraltári repülőtér használatára kiterjedő nagyobb fokú együttműködésre vonatkozó rendelkezésekről. E rendelkezések még nem léptek hatályba.~~

↓ 550/2004/EK (1)

preambulumbekezdés

~~A tagállamok, egymástól eltérő mértékben, olyan módon szervezték át nemzeti léginavigációs szolgáltatóikat, hogy fokozták azok önállóságát és a szolgáltatásnyújtás szabadságát. Egyre inkább szükségessé válik annak biztosítása, hogy ebben az új környezetben teljesüljenek a minimális közérdekű követelmények.~~

↓ 550/2004/EK (4)

preambulumbekezdés

~~Az egységes európai égbolt létrehozása érdekében olyan intézkedéseket kell elfogadni, amelyek biztosítják a léginavigációs szolgáltatók biztonságos és hatékony ellátását a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben³³ („légtérrendelet”) meghatározott szervezésével és használatával összhangban. E szolgáltatók biztosításának összehangolt megszervezése azért fontos, hogy megfelelően reagálhassanak a légtérfelhasználók igényeire, továbbá a légi forgalom biztonságos és hatékony szabályozása érdekében.~~

↓ 551/2004/EK (1)

preambulumbekezdés

~~Az egységes európai égbolt létrehozása szükségessé teszi a légtér-szervezés és használat szabályozásának összehangolt megközelítését.~~

↓ 551/2004/EK (2)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A magas szintű munkacsoport az egységes európai égboltról szóló 2000. novemberi jelentésében úgy ítélte meg, hogy a légtér tervezését, szabályozását és stratégiai igazgatását európai alapokra kell helyezni.~~

³³

~~Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 20. oldalát.~~

↓ 551/2004/EK (3)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A Bizottságnak az egységes európai égbolt létrehozásáról szóló, 2001. november 30-i közleménye olyan szerkezeti átalakítást javasol, amely a fokozatosan egységesebb légtérgazdálkodással, valamint a légiforgalmi szolgáltatás új koncepcióinak és eljárásainak kidolgozásával teszi lehetővé az egységes európai égbolt létrehozását.~~

↓ 551/2004/EK (6)

preambulumbekezdés

~~A légtér a felhasználók valamennyi csoportja számára olyan közös erőforrást jelent, amelyet mindannyiuknak rugalmasan kell használniuk a tisztesség és az átláthatóság biztosításával, figyelembe véve egyúttal a tagállamok légiközlekedés-védelmi és védelmi szükségleteit, valamint nemzetközi szervezetek keretében vállalt kötelezettségeit.~~

↓ 551/2004/EK (7)

preambulumbekezdés

~~A hatékony légtér gazdálkodás alapvető fontosságú a légiforgalmi szolgálatok rendszere kapacitásának növelése, az egyes felhasználói követelmények optimális kielégítése és a légtér lehető legrugalmasabb használatának megvalósítása érdekében.~~

↓ 549/2004/EK (8)

preambulumbekezdés

~~Mindezen okoknál fogva és azzal a céllal, hogy az egységes európai égboltot minél több európai államra terjesszék ki, a Közösségnek, az Eurocontrolon belül zajló fejlesztések figyelembevételével egyidejűleg, közös célkitűzéseket és eselektívési programot kell meghatároznia a Közösség, a tagállamok és az egyes gazdasági szereplők erőfeszítéseinek mozgósítására annak érdekében, hogy egységesebben üzemelő légtérrel hozzanak létre: az egységes európai égboltot.~~

↓ 549/2004/EK (24)

preambulumbekezdés

~~Mivel e rendelet célkitűzése, nevezetesen az egységes európai égbolt létrehozása a tevékenység transznacionális jellege folytán a tagállamok által kellőképpen nem valósítható meg és ezért közösségi szinten jobban teljesíthető egyidejűleg olyan részletes végrehajtási szabályok lehetővé tételével, amelyek figyelembe veszik az egyedi helyi adottságokat, a~~

~~Közösség a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az arányosságnak az említett cikkben meghatározott elvével összhangban, e rendelet nem haladja meg a célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.~~

↓ 549/2004/EK (9)

preambulumbekezdés

~~Amikor a tagállamok intézkedést hoznak a közösségi követelményeknek való megfelelés biztosítására, a megfelelés ellenőrzését végző hatóságoknak kellően függetlennek kell lenniük a léginavigációs szolgáltatóktól.~~

↓ 549/2004/EK (10)

preambulumbekezdés

~~Azok a léginavigációs szolgálatok, különösen a légiforgalmi szolgálatok, amelyek hatóságokhoz hasonlíthatóak, funkcionális vagy strukturális elkülönítést igényelnek, és az egyes tagállamokban rendkívül eltérő jogi formák szerint szervezettek.~~

↓ 549/2004/EK (11)

preambulumbekezdés

~~Ha a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozóan független vizsgálatok válnak szükségessé, a tagállamok hivatalos vizsgálati hatóságai által végzett ellenőrzéseket, amennyiben az említett szolgáltatásokat a közigazgatás vagy a fent említett hatóságok felügyelete alá tartozó köztestület látja el, független vizsgálatokként kell elismerni, függetlenül attól, hogy az elkészített vizsgálati jelentéseket közzéteszik-e vagy sem.~~

↓ 1070/2009/EK (9)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

- (10) A szolgáltatás Európán belüli rendelkezésre állásának következetes és teljes körű ellenőrzése érdekében elegendő függetlenséget és megfelelő erőforrásokat kell biztosítani az illetékes felügyeleti hatóságoknak. Ez ~~a függetlenség~~ nem gátolhatja ~~ezeket a hatóságokat~~ ☒ a nemzeti felügyeleti hatóságot ☒ abban, hogy ⇒ több szabályozott ágazat tekintetében illetékes szabályozó szerv részét képezze, feltéve, hogy az említett szabályozó hatóság teljesíti a függetlenségre vonatkozó követelményeket, vagy abban, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti szempontból kapcsolódjon a nemzeti versenyhatósághoz. ⇐ ~~közigazgatási feladataikat ellássák.~~

↴ új szöveg

- (11) A nemzeti felügyeleti hatóságokat oly módon kell finanszírozni, hogy az garantálja függetlenségüket, és lehetővé tegye számukra, hogy a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvével összhangban működjenek. A személyzet kinevezésére vonatkozó megfelelő eljárásoknak hozzá kell járulniuk a nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenségének garatálásához, biztosítva különösen azt, hogy a stratégiai döntésekért felelős személyek kinevezését olyan hatóság végezze, amely közvetlenül nem gyakorol tulajdonjogot a léginavigációs szolgáltatók felett.

↓ 1070/2009/EK (10)

preambulumbekezdés

⇒ új szöveg

- (12) A nemzeti felügyeleti hatóságok kulcsfontosságú szerepet töltenek be az egységes európai égbolt rendszerének megvalósításában, ezért ⇒ együtt kell működniük ⇐ a Bizottságnak ⇒ a munkájukkal és döntéshozatali elveikkel kapcsolatos információk, ⇐ a legjobb gyakorlatok ⇒ és eljárások ⇐ valamint az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos információk cseréjének lehetővé tétele és egy a közös megközelítési módok kidolgozása érdekében ösztönöznie kell az együttműködést közöttük, többek között a régiós szintű megerősített együttműködésen keresztül. Az együttműködésnek rendszeresnek kell lennie.

↓ 550/2004/EK (6)

preambulumbekezdés

~~A tagállamok felelősek azért, hogy figyelemmel kísérjék a léginavigációs szolgáltatók biztonságos és hatékony ellátását, valamint annak ellenőrzéséért, hogy a közösségi szinten megállapított közös követelményeket a léginavigációs szolgáltatók teljesítik-e.~~

↓ 550/2004/EK (7)

preambulumbekezdés

~~A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy műszaki tapasztalatokkal rendelkező, elismert szervezeteket bízzanak meg annak ellenőrzésével, hogy a közösségi szinten megállapított közös követelményeket a léginavigációs szolgáltatók teljesítik-e.~~

↓ 549/2004/EK (17)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A szociális partnereket a jelentős szociális hatásokkal járó valamennyi intézkedésről megfelelően tájékoztatni kell, és konzultálni kell velük azokról. A szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítása érdekében ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról szóló, 1998. május 20-i 1998/500/EK bizottsági határozat szerint létrehozott ágazati párbeszédbizottsággal³⁴ szintén konzultációt kell folytatni.~~

↕ új szöveg

- (13) A légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés fontos eszköz az európai ATM-rendszer teljesítményének javításában, és azt ösztönözni kell. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy olyan együttműködési mechanizmusokat hozzanak létre, amelyek nem korlátozódnak előre meghatározott együttműködési formákra és földrajzi területekre.
- (14) A léginavigációs szolgáltatók biztonsági tanúsítását és repülésbiztonsági felügyeletét az illetékes nemzeti hatóságok vagy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) végzi az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott követelményeknek és eljárásoknak megfelelően. A léginavigációs szolgáltatások ellátásához a kellően stabil pénzügyi helyzetre, valamint a felelősségre és a biztosítási fedezetre vonatkozó további követelményekre van szükség, amelyeket gazdasági tanúsítványhoz kell kötni. A léginavigációs szolgáltatók csak akkor kínálhatnak szolgáltatásokat az Unióban, ha biztonsági tanúsítvánnyal és gazdasági tanúsítvánnyal egyaránt rendelkeznek.
- (15) Az egyenértékű léginavigációs szolgálatok ellátását illetően nem szabad különbséget tenni a légtérfelhasználók között.
- (16) A kizárólagos alapon nyújtott légiforgalmi szolgáltatásokra a kijelöléssel és a közérdekkel kapcsolatos minimumkövetelményeket kell alkalmazni.
- (17) A légiforgalmi szolgáltatók vagy a repülőtér-üzembentartók számára lehetővé kell tenni, hogy – a biztonsági követelmények sérelme nélkül – piaci feltételek mellett kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgáltatásokat (CNS), légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat (AIS), légiforgalmi adatszolgáltatási szolgáltatásokat (ADS), meteorológiai szolgáltatásokat (MET) vagy közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a beszerzés költséghatékonysági előnyökkel jár. Az ilyen beszerzés igénybevételenek lehetősége várhatóan nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé, és előmozdítja a szolgáltatások innovációját anélkül, hogy érintené a katonaság sajátos igényeit a bizalmasság, a működési átjárhatóság, a rendszer rezilienciája, az adatokhoz való hozzáférés és az ATM-biztonság tekintetében.

³⁴

HL L 225, 1998.8.12., 27. o.

- (18) A közlekedési légitársasági szolgáltatások beszerzésére nem kell alkalmazni sem az e rendeletben meghatározott díjszámítási rendszert, sem pedig a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek³⁵ a rendszer alkalmazhatóságával foglalkozó 1. cikke (4) bekezdését.
- (19) Az átláthatóság biztosítása, valamint a megkülönböztetés, a kereszttámogatás és a versenytorzulás elkerülése érdekében az útvonali légitársasági szolgáltatások nyújtását szervezetileg el kell különíteni a CNS, AIS, ADS, MET és közlekedési légitársasági szolgáltatások nyújtásától, többek között számviteli elkülönítés révén.
- (20) A légitársasági szolgáltatások beszerzését adott esetben a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³⁶ és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³⁷ összhangban kell végezni. A nemzeti felügyeleti hatóságoknak biztosítaniuk kell a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó beszerzési követelmények teljesülését.
- (21) A pilóta nélküli légi járművek forgalomirányításához közös információs szolgáltatásokra van szükség. Az ilyen forgalomirányítás költségeinek visszafogása érdekében a közös információs szolgáltatások árának a költségeken és észszerű haszonkulcson kell alapulniuk, és azokat a nemzeti felügyeleti hatóságoknak jóvá kell hagyniuk. A szolgáltatásnyújtás lehetővé tétele érdekében a légitársasági szolgáltatásoknak rendelkezésre kell bocsátaniuk a szükséges adatokat.
- (22) A teljesítmény- és díjszámítási rendszerek célja, hogy költséghatékonyabbá tegyék a piaci feltételektől eltérő feltételek mellett nyújtott légitársasági szolgáltatásokat, és előmozdítsák a jobb szolgáltatásminőséget, ezért releváns és megfelelő ösztönzőket kell tartalmazniuk. E célkitűzésre tekintettel a teljesítmény- és díjszabási rendszerek nem terjedhetnek ki a piaci feltételek mellett nyújtott szolgáltatásokra.
- (23) A maximális hatékonyság érdekében a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek felügyeletének kijelölt légitársasági szolgáltatásokra kell irányulnia.
- (24) A teljesítmény- és díjszámítási rendszerek felügyeletére vonatkozó felelősségi köröket megfelelően meg kell osztani.
- (25) Tekintettel az útvonali légitársasági szolgáltatások ellátásához kapcsolódó, határokon átnyúló jellegű és hálózati elemekre, valamint arra, hogy ennek következtében a teljesítményt különösen uniós szintű teljesítménycélok fényében kell értékelni, az útvonali légitársasági szolgáltatások teljesítményterveinek és teljesítménycéljainak értékelésével és jóváhagyásával egy uniós szervet kell megbízni, és e tevékenységek egy fellebbviteli szerv és adott esetben a Bíróság általi felülvizsgálhat tárgyát képezhetik. A feladatok magas szintű szakértelemmel és kellő függetlenséggel történő ellátása érdekében ennek az uniós szervnek a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró ügynökségnek kell lennie, amely az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott célzott irányítási szabályokkal összhangban működik. Tekintettel arra, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok ismerik a közlekedési légitársasági szolgáltatások értékeléséhez szükséges helyi körülményeket, őket kell

³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.)

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.)

³⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.)

megbízni a közlekedési léginavigációs szolgáltatások teljesítményterveinek és teljesítménycéljainak értékelésével és jóváhagyásával. Az útvonali és a közlekedési léginavigációs szolgáltatások közötti költségmegosztás egyetlen, mindkét szolgáltatástípusra vonatkozó műveletnek minősül, ezért azt a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró ügynökség felügyelete alá kell vonni.

- (26) Fontos, hogy az útvonali és a közlekedési léginavigációs szolgáltatások teljesítményterv-tervezetei összhangban legyenek a vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal, és igazodjanak bizonyos minőségi kritériumokhoz, így biztosítandó a kitűzött célok lehetőségei szerinti tényleges elérését. Az értékelési eljárásnak biztosítani kell a hiányosságok gyors orvoslását.
- (27) A hálózati funkciók teljesítményére – figyelembe véve e funkciók sajátos jellegét – egyedi kritériumokat kell alkalmazni. A hálózati funkciókra a biztonság, a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken teljesítménymutatókat kell alkalmazni.
- (28) A díjszámítási rendszernek azon az elven kell alapulnia, hogy a légtérfelhasználóknak meg kell fizetniük a kapott szolgáltatások nyújtása kapcsán felmerült költségeket, de csak az ilyen szolgáltatásnak tulajdonítható és más módon nem fedezett költségeket kell figyelembe venni. A hálózatmenedzserrel kapcsolatos költségeket bele kell foglalni a légtérfelhasználóknak felszámítható megállapított költségekbe. A díjaknak ösztönzőleg kell hatniuk a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható ellátására, a nagy fokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint ösztönözniük kell integrált szolgáltatások nyújtását, ugyanakkor csökkenteniük kell a légi közlekedés környezeti hatásait.
- (29) A légi közlekedés határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten létre kell hozni a díjak modulációját szolgáló olyan mechanizmusokat, amelyek a fenntartható alternatív üzemanyagok fokozott használata, a kapacitás növelése és a késések csökkentése révén, valamint az optimális biztonsági szint fenntartása mellett alkalmasak a környezeti teljesítmény és a szolgáltatás minőségének javítására. A nemzeti felügyeleti hatóságok számára lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy a közlekedési szolgáltatásokra vonatkozóan helyi szintű mechanizmusokat hozzanak létre.
- (30) Annak ösztönzéséhez, hogy a légtérfelhasználók – különösen torlódások idején – a lehető legrövidebb útvonalakon repüljenek, az egységes európai égbolt légtérben közös egységszámítás megállapítását kell lehetővé tenni az útvonali szolgáltatásokra vonatkozóan. Az ilyen közös egységszámítás megállapításának a légiforgalmi szolgáltatók számára jövedelemsemlegesnek kell lennie.
- (31) Rendelkezni kell a léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatóságáról, mivel ez a kereszttámogatás és az abból eredő torzulások megelőzésének egyik eszköze.
- (32) Az ATM hálózati funkcióknak hozzá kell járulniuk a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és támogatniuk kell az uniós szintű teljesítménycélok elérését. Biztosítaniuk kell a légtér és a szűkös erőforrások fenntartható, hatékony és környezeti szempontból optimális kihasználását, tükrözniük kell az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítése során felmerülő operatív igényeket, és hálózati válságok esetén támogatást kell nyújtaniuk. Az e funkciók végrehajtásához hozzájáruló számos feladatot egy hálózatmenedzsernek kell ellátnia, akinek a tevékenységébe valamennyi érintett operatív érdekelt felet be kell vonni.

- (33) A hálózatmenedzser által meghozandó döntésekre vonatkozó, együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban a hálózat érdekeinek kell elsőbbséget élvezniük. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban részt vevő feleknek ezért úgy kell eljárniuk, hogy a lehető legnagyobb mértékben törekedjenek a hálózat működésének és teljesítményének javítására. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat eljárásainak elő kell mozdítaniuk a hálózat érdekeit, és azokat úgy kell kialakítani, hogy lehetőség szerint elősegítsék a problémák megoldását és konszenzus kialakítását.
- (34) A légiforgalmi szolgáltatók ügyfél-orientáltságának erősítése és a légtérfelhasználók véleményének az őket érintő döntéshozatalban való jobb érvényesülése érdekében a légiforgalmi szolgáltatók jelentős döntéseit illetően hatékonyabbá kell tenni az érdekelt felek részvételét és a velük való konzultációt.

↓ 1070/2009/EK (11)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A tanúsítványokhoz kapcsolt feltételeknek tárgyilagosan indokoltnak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és átláthatónak, valamint a vonatkozó nemzetközi szabványokkal összeegyeztethetőnek kell lenniük.~~

↓ 550/2004/EK (2)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~Az egységes európai égbolttal foglalkozó magas szintű munkacsoport 2000. novemberi jelentése megerősítette, hogy olyan közösségi szintű szabályokra van szükség, amelyek különbséget tesznek a szabályozás és a szolgáltatásnyújtás között, valamint közérdekű, elsősorban a biztonsággal kapcsolatos követelmények megőrzését célzó tanúsítási rendszert vezetnek be, és fejlesztik a díjelszámolási mechanizmusokat.~~

↓ 550/2004/EK (10)

preambulumbekezdés

~~A szolgáltatásnyújtás folyamatosságának biztosítása mellett létre kell hozni a léginavigációs szolgáltatók tanúsításának közös rendszerét, amely lehetővé teszi az említett szolgáltatók jogainak és kötelezettségeinek meghatározását, továbbá a követelmények teljesítésének rendszeres figyelemmel kísérését.~~

↓ 550/2004/EK (12)

preambulumbekezdés

~~A tanúsítványokat valamennyi tagállamnak kölcsönösen el kell ismernie annak érdekében, hogy a léginavigációs szolgáltatók, a biztonsági követelmények korlátain belül, a tanúsítványaik megszerzésének helye szerinti országon kívül más tagállamban is elláthassanak szolgálatokat.~~

↓ 550/2004/EK (14)

preambulumbekezdés

~~Annak elősegítése érdekében, hogy a tagállamok közötti légi forgalom biztonságosan bonyolódjék le, a légtérfelhasználók és utasaik javát szolgálva, a tanúsítási rendszernek olyan keretet kell meghatároznia, amely lehetővé teszi a tagállamok számára azt, hogy légiforgalmi szolgáltatókat jelöljenek ki, tekintet nélkül arra, hogy azok hol kapták meg a tanúsítványt.~~

↓ 550/2004/EK (5)

preambulumbekezdés

~~A légiforgalmi szolgálatok e rendelettel előírt, irányzott ellátása olyan hatósági jogkörök gyakorlásával kapcsolódik össze, amelyek nem gazdasági jellegűek és így nem indokolják a Szerződés versenyszabályainak alkalmazását.~~

↓ 550/2004/EK (13)

preambulumbekezdés

~~A távközlési, navigációs és légtérellenőrző szolgálatok, valamint a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok ellátását piaci feltételek alapján kell megszervezni, figyelemmel e szolgálatok sajátos jellemzőire és a magas szintű biztonság fenntartására is.~~

↓ 550/2004/EK (15)

preambulumbekezdés

~~A biztonsági szempontok elemzése alapján a tagállamoknak képesnek kell lenniük arra, hogy az illetékességi körükbe tartozó légtér egészének vagy egy részének tekintetében kijelöljenek egy vagy több meteorológiai szolgáltatót, anélkül hogy pályázati felhívást kellene közzétenniük.~~

↓ 550/2004/EK (19)

preambulumbekezdés

~~A légtérfelhasználókra vonatkozó díjelszámolási feltételeknek tisztességesnek és átláthatónak kell lenniük.~~

↓ 550/2004/EK (20)

preambulumbekezdés

~~A használati díjaknak biztosítaniuk kell a léginnavigációs szolgáltatók és a tagállamok által biztosított berendezések és szolgáltatások költségeinek ellenértékét. A használati díjak szintjének a költségekkel arányosnak kell lennie, figyelembe véve a biztonság és gazdasági hatékonyság célkitűzéseit.~~

↓ 550/2004/EK (21)

preambulumbekezdés

~~Az egyenértékű léginnavigációs szolgálatok ellátását illetően nem szabad különbséget tenni a légtérfelhasználók között.~~

↓ 550/2004/EK (22)

preambulumbekezdés

~~A léginnavigációs szolgáltatók egyes, a légi járművek működéséhez közvetlenül kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat kínálnak, amelyek költségeinek fedezésére a „felhasználó fizet” elvnek megfelelően képesnek kell lenniük, ami azt jelenti, hogy a légtérfelhasználóknak kell megfizetniük azokat a költségeket, amelyeket a felhasználás pontján, illetve ahhoz a lehető legközelebb azok idéznek elő.~~

↓ 550/2004/EK (23)

preambulumbekezdés

~~Fontos biztosítani azon költségek átláthatóságát, amelyek e berendezések, illetve szolgáltatások igénybevételével kapcsolatban merülnek fel. Ennek megfelelően ismertetni kell a légtérfelhasználókkal a rendszerben vagy a díjak mértékében bekövetkező valamennyi változást; e változásokat, illetve a léginnavigációs szolgáltatók által javasolt beruházást a szolgáltatók irányító szervei és a légtérfelhasználók közötti információcseréjének keretében kell ismertetni.~~

↓ 550/2004/EK (24)

preambulumbekezdés

~~Lehetővé kell tenni a költségek egy bizonyos mértékű módosítását, amennyiben az hozzájárul a teljes rendszer kapacitásának maximalizálásához. A pénzügyi ösztönzők hasznosak lehetnek a kapacitást növelő földi, illetve fedélzeti berendezések bevezetésének felgyorsítása, a magas szintű teljesítmény jutalmazása, illetve a kevésbé kívánatos útvonalak választásával együtt járó kényelmetlenség ellensúlyozása terén.~~

↓ 550/2004/EK (25)

preambulumbekezdés

~~Az eszközök ésszerű megtérülésének biztosításához előteremtett bevételeket szem előtt tartva, valamint a hatékonyságot növelő fejlesztések nyomán elért megtakarításokkal közvetlen összefüggésben, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia olyan tartalék létrehozásának lehetőségét, amelynek az a célja, hogy a forgalom esökkenése esetén mérsékelje a költségek hirtelen növekedésének a légtérfelhasználókra gyakorolt hatását.~~

↓ 550/2004/EK (26)

preambulumbekezdés

~~A Bizottságnak meg kell vizsgálnia az olyan intézkedésekhez szükséges átmeneti pénzügyi támogatás megvalósíthatóságát, amelyek növelik az európai légiforgalmi irányító szolgálat rendszere egészének a kapacitását.~~

↓ 550/2004/EK (27)

preambulumbekezdés

~~A légtérfelhasználókat érintő költségek megállapítását és beszedését a Bizottságnak rendszeresen felül kell vizsgálnia, az Eurocontrollal és a nemzeti felügyeleti hatóságokkal, valamint a légtérfelhasználókkal együttműködve.~~

↓ 551/2004/EK (8)

preambulumbekezdés

~~Az Eurocontrol tevékenységei megerősítik, hogy a légi útvonalhálózat és a légtérstruktúra a gyakorlatban nem fejleszthető elszigetelten, mivel minden egyes tagállam szerves részét képezi az Európai Légiforgalmi Szolgáltatás Hálózatnak (EATMN) a Közösségen belül és azon kívül egyaránt.~~

↓ 551/2004/EK (13)

preambulumbekezdés

~~Alapvető cél egy közös, harmonizált légtérstruktúra megvalósítása a légi útvonalak és szektorok tekintetében, valamint a légtér jelenlegi és jövőbeni szervezésének közös elvekre történő alapozása és a légtér harmonizált szabályoknak megfelelően történő tervezése és igazgatása.~~

↕ új szöveg

(35) A releváns üzemeltetési adatok elérhetősége elengedhetetlen a határokon átnyúló és az egész Unióra kiterjedő légiforgalmi adatszolgáltatás rugalmas biztosításához. Ezért ezeket az adatokat hozzáférhetővé kell tenni az érdekelt felek számára, ideértve a légiforgalmi adatszolgáltatás leendő új szolgáltatóit is. A többek között a légtér állapotára és a konkrét légiközlekedési helyzetekre vonatkozó információk pontossága és a polgári és katonai irányítók felé történő időszerű továbbítása közvetlenül kihat a repülési műveletek biztonságosságára és hatékonyságára. A légtér állapotára vonatkozó aktualizált információkhoz történő időszerű hozzáférés elengedhetetlen mindazok számára, akik a repülési tervek benyújtásakor vagy módosításakor használni kívánják a rendelkezésre álló légtérstruktúrákat.

↓ 550/2004/EK (16)

preambulumbekezdés

~~A léginavigációs szolgáltatóknak megfelelő megállapodások révén szoros együttműködést kell létrehozniuk és fenntartaniuk az olyan tevékenységekért felelős katonai szervekkel, amelyek befolyásolhatják az általános légi forgalmat.~~

↓ 550/2004/EK (17)

preambulumbekezdés

~~Valamennyi léginavigációs szolgáltató elszámolásainak maximálisan átláthatónak kell lenniük.~~

↓ 550/2004/EK (18)

preambulumbekezdés

~~A működési adatokhoz való hozzáférés harmonizált alapelvei és feltételei bevezetésének elő kell segítenie a léginavigációs szolgálatok ellátását, valamint a légtérfelhasználók és repülőterek új keretek közötti működését.~~

↓ 551/2004/EK (9)

preambulumbekezdés

~~Fokozatosan egységesebben üzemelő légtérrel kell létrehozni a magaslégtérben az útvonalon működő általános légi forgalom számára; ennek megfelelően kell meghatározni a magaslégtér és az alacsony légtér közötti együttműködési felületet.~~

↓ 551/2004/EK (10)

preambulumbekezdés

~~Az e rendelet hatálya alá tartozó tagállamok illetékességi körébe tartozó magaslégtérrel magában foglaló Európai Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzetnek (EUIR) kell elősegítenie a közös tervezést és a légiforgalmi tájékoztatások közzétételét a körzeti szűk keresztmetszetek megszüntetése érdekében.~~

↓ 1070/2009/EK (30)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

- (36) A korszerű, hiánytalan, kiváló minőségű ~~magas szintű~~ és aktuális repülési információk biztosítása jelentős hatással van a biztonságra, és megkönnyíti az ~~közösségi~~ ☒ Unió ☒ légtéréhez való hozzáférést és az azon belüli ⇒ mozgás lehetőségeit ⇐ mozgásszabadságot. Az ATM-főtervvel kapcsolatban a Közösségnek kezdeményeznie kell e terület korszerűsítését az Eurocontrolal való együttműködésben, és korszerű, felhasználóbarát, jóváhagyott és integrált eligazítás révén kellene biztosítani, hogy a felhasználók egy nyilvános hozzáférési ponton hozzájussanak ezekhez az adatokhoz. ⇒ Az ezen adatokhoz való hozzáférést megfelelő információs infrastruktúra révén kell megkönnyíteni ⇐.

↓ új szöveg

- (37) A légtér biztonságos és hatékony használata csak a polgári és katonai légtérfelhasználók szoros együttműködésével valósítható meg, a gyakorlatban főképpen a rugalmas légtérfelhasználás elve és az ICAO által megállapított hatékony polgári-katonai koordináció alapján. Ezen elv gyakorlati alkalmazása érdekében szabályokat kell megállapítani, és a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a nagyobb fokú harmonizációt biztosító intézkedéseket írjon elő.

- (38) A SESAR-projekt célja, hogy az európai és a globális ATM-rendszer korszerűsítése révén lehetővé tegye a légi közlekedés biztonságos, hatékony és környezeti szempontból fenntartható fejlődését. A projekt maximális hatékonyságának elősegítéséhez megfelelő koordinációt kell biztosítani a projekt szakaszai között. Az

európai ATM-főtervnek a SESAR meghatározási szakaszára kell épülnie, és hozzá kell járulnia az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez.

(39) A közös projektek koncepciójának arra kell törekednie, hogy kellő időben sor kerüljön az ATM-főtervben szereplő azon alapvető üzemi változások összehangolt és szinkronizált bevezetésére, amelyek hálózati szintű hatásokkal járnak. A SESAR-projekt megvalósításának felgyorsítása érdekében a Bizottságot meg kell bízni a finanszírozás költség-haszon elemzésének elvégzésével.

(40) Az (EU) 2018/1139 rendelet ATM-rendszerekre és -rendszerelemekre vonatkozóan megállapított követelményeinek betartása várhatóan biztosítani fogja e rendszerek és rendszerelemek működési átjárhatóságát az egységes európai égbolt szolgálatában.

↓ 551/2004/EK (11)

preambulumbekezdés

~~A légtérfelhasználók más-más feltételekkel szembesülnek a Közösség légtéréhez való hozzáférés és az azon belüli mozgásszabadság terén. Ez a légtérsztyalizáció harmonizációjának hiányával magyarázható.~~

↓ 551/2004/EK (12)

preambulumbekezdés

~~A légtér átszervezését üzemeltetési követelményekre kell alapozni, tekintet nélkül a meglévő határookra. Az egységes funkcionális légtérblokkok létrehozásának általános alapelveit az Eurocontrollal konzultálva és az Eurocontrolltól kapott műszaki tanácsok alapján kell kidolgozni.~~

↓ 551/2004/EK (14)

preambulumbekezdés

~~A rugalmas légtérfelhasználás elvét hatékonyan kell alkalmazni; optimálissá kell tenni a légtér szektorainak használatát, főként az általános légiforgalmi csúcsidőszakokban és a nagy forgalmú légterekben, az ilyen szektorok katonai műveletekre és kiképzésre történő felhasználása tekintetében a tagállamok közötti együttműködés révén. E célból, a rugalmas légtérfelhasználás elvének hatékony megvalósítása érdekében el kell osztani a megfelelő erőforrásokat, a polgári és a katonai követelményeket egyaránt figyelembe véve.~~

↓ 551/2004/EK (15)

preambulumbekezdés

~~A tagállamoknak a szomszédos tagállamokkal való együttműködésre kell törekedniük annak érdekében, hogy a rugalmas légtérfelhasználás elvét az országhatároktól függetlenül alkalmazzák.~~

↓ 551/2004/EK (16)

preambulumbekezdés

~~A Közösségen belüli polgári-katonai együttműködés szervezésében tapasztalható eltérések korlátozzák az egységes és kellő időben történő légtér-szervezést, valamint a változtatások végrehajtását. Az egységes európai égbolt sikere a polgári és katonai hatóságok közötti hatékony együttműködéstől függ, a tagállamok védelem terén fennálló előjogainak és kötelezettségeinek a sérelme nélkül.~~

↓ 551/2004/EK (17)

preambulumbekezdés

~~Garantálni kell a katonai műveletek és a kiképzés végrehajtását minden olyan esetben, amikor a közös alapelvek és feltételek alkalmazása sérti azok biztonságát és hatékony teljesítését.~~

↓ 551/2004/EK (18)

preambulumbekezdés

~~A légiforgalmiáramlás-szervezés hatékonyságának javítására megfelelő intézkedéseket kell bevezetni, annak érdekében, hogy a meglévő operatív egységek, köztük az Eurocontrol központi áramlásszervező egysége munkáját is segítsék, a hatékony repülési műveletek biztosítása érdekében.~~

↓ 549/2004/EK (7)

preambulumbekezdés

~~A légtér olyan behatárolt erőforrást képez, amelynek optimális és hatékony kihasználása csak akkor lehetséges, ha figyelembe veszik valamennyi felhasználó igényeit, és adott esetben az egységes európai égbolt kidolgozása, a döntéshozatali folyamata és a végrehajtás során, ideértve az egységes égbolttal foglalkozó bizottságot is, végig képviselik azokat.~~

↓ 549/2004/EK (25)

preambulumbekezdés

~~Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal³⁸ összhangban kell elfogadni.~~

³⁸

HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

↓ 549/2004/EK (26)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~Az 1999/468/EK határozat 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásával elfogadott bizottsági eljárás szabályzat-minta³⁹ 8. cikkének (2) bekezdése olyan alapvető szabályt határoz meg, amely szerint valamely bizottság elnöke úgy határozhat, hogy az adott bizottság valamely ülésére harmadik feleket hív meg. Indokolt esetben az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elnökének meg kell hívnia az Eurocontrol képviselőit, hogy megfigyelőként vagy szakértőként részt vegyenek az üléseken,~~

↓ 549/2004/EK (18)

preambulumbekezdés

~~Az érdekelték, például a léginavigációs szolgáltatók, a légtérhasználók, a repülőterek, a gyártó ipar és a szakszemélyzet érdekképviselői szervei számára lehetővé kell tenni azt, hogy tanácsokkal lássák el a Bizottságot az egységes európai égbolt megvalósításának műszaki vonatkozásairól.~~

↓ 549/2004/EK (12)

preambulumbekezdés

~~Szükség van az egységes európai égbolt harmadik európai országokra való kiterjesztésére, akár a Közösségnek az Eurocontrol munkájában való részvétele keretében a Közösségnek az Eurocontrolhoz történő csatlakozása után, akár a Közösség által az ezen országokkal megkötött megállapodások útján.~~

↓ 549/2004/EK (13)

preambulumbekezdés

~~A Közösségnek az Eurocontrolhoz való csatlakozása fontos része a páneurópai légtér létrehozásának.~~

↓ 549/2004/EK (14)

preambulumbekezdés

~~Az egységes európai égbolt létrehozásának folyamatában a Közösségnek adott esetben a legmagasabb szintű együttműködést kell kialakítania az Eurocontrolal annak érdekében,~~

³⁹ ~~HL C 38., 2001.2.6., 3. o.~~

~~hogy összehangolt szabályozást és stratégiákat biztosítsanak, továbbá elkerüljék a két fél közötti kettős alkalmazásokat.~~

↓ 549/2004/EK (15)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A magas szintű munkacsoport következtetéseinek megfelelően, az Eurocontrol az a szerv, amely rendelkezik a Közösség szabályozói szerepének támogatásához szükséges szakértelemmel. Ennek megfelelően végrehajtási szabályokat kell kidolgozni az Eurocontrol részére adott megbízások eredményeként a hatáskörébe tartozó ügyekre vonatkozóan, figyelemmel azon feltételekre, amelyeket a Bizottság és az Eurocontrol közötti együttműködés keretében kell foglalni.~~

↓ 549/2004/EK (16)

preambulumbekezdés

~~Az egységes európai égbolt létrehozása érdekében szükséges intézkedések megfogalmazásához kiterjedt konzultációkat kell folytatni a gazdasági és szociális szereplőkkel.~~

↓ 550/2004/EK (8)

preambulumbekezdés

~~A légi közlekedési rendszer zavartalan működéséhez az is szükséges, hogy a léginnavigációs szolgáltatók számára egységes és magas szintű biztonsági előírásokat állapítsanak meg.~~

↓ 550/2004/EK (9)

preambulumbekezdés

~~Rendelkezéseket kell hozni a légiforgalmi irányítók légiforgalmi irányítói engedéllyel való ellátása rendszereinek összehangolására annak érdekében, hogy javítsák a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állását, és elősegítsék az engedélyek kölcsönös elismerését.~~

↓ 550/2004/EK (28)

preambulumbekezdés

~~A léginnavigációs szolgáltatókra vonatkozó információk különösen érzékeny jellege miatt a nemzeti felügyeleti hatóságok nem hozhatnak nyilvánosságra a szakmai titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozó információkat, ez azonban nem sértheti egy olyan rendszer megszervezését, amely az említett szolgáltatók teljesítményét kíséri figyelemmel és teszi közzé,~~

↓ 549/2004/EK (19)

preambulumbekzdés

~~A léginavigációs szolgálatok teljes rendszerének európai szintű működését rendszeresen értékelni kell, kellő tekintettel a magas biztonsági szint fenntartására, az elfogadott intézkedések hatékonyságának ellenőrzése és további intézkedésekre irányuló javaslatok megtétele érdekében.~~

↓ 549/2004/EK (21)

preambulumbekzdés

~~Az e rendelet alkalmazására meghozott intézkedések hatását a Bizottság által rendszeresen benyújtandó jelentések fényében kell értékelni.~~

↓ 551/2004/EK (19)

preambulumbekzdés

~~Kívánatos lenne a magaslégtér koncepcióinak az alacsony légtérre való kiterjesztése, egy ütemterv és megfelelő tanulmányok alapján.~~

↓ 549/2004/EK (22)

preambulumbekzdés

~~E rendelet nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy a fegyveres erők megszervezésével kapcsolatban rendelkezéseket fogadjanak el. E hatáskör eredményeként a tagállamok olyan intézkedéseket fogadhatnak el, amelyek biztosítják, hogy fegyveres erők a megfelelő oktatási és kiképzési célokhoz elegendő légtérrel rendelkezzenek. Rendelkezést kell ezért hozni egy olyan védzáradról, amely lehetővé teszi e hatáskör gyakorlását.~~

↓ új szöveg

(41) A – különösen a módosító mellékletekből vagy a hálózatmenedzserről szóló rendelkezések kiegészítéséből fakadó – műszaki és működési fejlemények figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon. Az egyes felhatalmazások tartalmát és alkalmazási körét a vonatkozó cikkek tartalmazzák részletesen. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e rendelet szerinti elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i

intézményközi megállapodásnak⁴⁰ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.”.

- (42) Annak érdekében, hogy e rendelet végrehajtása egységes feltételek között történjen, különösen a nemzeti felügyeleti hatóságok felvételi és kiválasztási eljárásai, a léginavigációs szolgáltatók gazdasági tanúsítására vonatkozó szabályok, a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtására – és különösen az uniós szintű teljesítménycélok meghatározására – vonatkozó szabályok, az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatás léginavigációs szolgálatok osztályozása, a léginavigációs szolgálatok és a hálózatmenedzser által készített teljesítménytervezetek értékelésére szolgáló kritériumok és eljárások, a teljesítmény nyomon követése, a költségekkel és díjakkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó szabályok, a díjak költségalapjának tartalma és meghatározása, illetve a léginavigációs szolgálatok egységárainak meghatározása, az ösztönző mechanizmusok és a kockázatmegosztási mechanizmusok, a hálózatmenedzser kijelölése és a kijelölés feltételei, a hálózatmenedzser feladatai és az általa alkalmazandó irányítási mechanizmusok, a hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó szabályok, a légiforgalmi szolgáltatók jelentős működési döntéseinek meghozatala kapcsán az érdekelt felekkel folytatott konzultáció módozatai, a működési adatok rendelkezésre állásával kapcsolatos követelmények, a hozzáférés feltételei és a hozzáférési árak megállapítása, a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazása, valamint a közös projektek létrehozása és az azokra alkalmazandó irányítási mechanizmusok tekintetében végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁴¹ megfelelően kell gyakorolni.

↓ 1070/2009/EK (11)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

- (43) A szociális partnereket jobban kell tájékoztatni a jelentős szociális hatásokkal járó valamennyi intézkedésről, és konzultálni kell velük azokról. ~~Közösségi~~ ☒ Uniós ☒ szinten a 98/500/EK bizottsági határozat⁴² szerint létrehozott ágazati párbeszédbizottsággal szintén konzultációt kell folytatni.

⁴⁰ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁴¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁴² HL L 225., 1998.8.12., 27. o.

↓ 549/2004/EK (20)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (44) Az e rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések megsértése esetére meghatározott szankcióknak ☒ büntetéseknek ☒ hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük, a biztonság csökkentése nélkül.
-

↓ új szöveg

- (45) Tekintettel a Spanyol Királyságnak a repülőtér helye szerinti terület szuverenitása és joghatósága tekintetében fennálló jogi álláspontjára, e rendelet nem alkalmazandó a gibraltári repülőtérre.
-

↓ 549/2004/EK (24)

preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (46) Mivel e rendelet célkitűzése, nevezetesen az egységes európai égbolt létrehozása ☒ végrehajtását ☒ a tevékenység transznacionális jellege folytán a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, által kellőképpen nem valósítható meg és ☒ az a fellépés transznacionális jellege miatt ☒ ezért közösségi ☒ uniós ☒ szinten jobban megvalósítható, teljesíthető ~~egyidejűleg olyan részletes végrehajtási szabályok lehetővé tételével, amelyek figyelembe veszik az egyedi helyi adottságokat~~, az Közösség ☒ Unió ☒ az Európai Unióról szóló Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az arányosságnak az említett cikkben meghatározott elvével összhangban, e rendelet nem haladja meg a ☒ fenti ☒ célkitűzés ~~ek~~ eléréséhez szükséges mértéket,

↓ 550/2004/EK (kiigazított
szöveg)

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS ☒ RENDELKEZÉSEK ☒

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 1. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

1. cikk

~~Céltűzés~~ ☒ ~~Tárgy~~ ☒ és ~~tárgyi~~ hatály

(1) ⇒ E rendelet szabályokat állapít meg ⇨ ~~Az~~ az egységes európai égbolt ~~kezdemenyezés~~
~~céltűzése az, hogy megerősítse~~ ⇒ létrehozása és hatékony működése céljából, ⇨ ☒ hogy
megerősítse ☒ a légi forgalom jelenlegi biztonsági előírásait, hozzájáruljon a légiközlekedési
rendszer fenntartható fejlődéséhez, és valamennyi légtérfelhasználó elvárásainak
figyelembevételével az európai általános légi forgalom tekintetében fokozza a légiforgalmi
szolgáltatások (~~ATM~~) és a léginavigációs szolgálatok (~~ANS~~) hatékonyságát. Az egységes
európai égbolt ~~magában foglalja a egy összefüggő páneurópai útvonalhálózatokból,~~ ⇒ egy
egyre integráltabb légtérből, ⇨ valamint a biztonságon, a hatékonyságon, ⇒ a működési
átjárhatóságon és a technológiai korszerűsítésen ⇨ alapuló hálózatmenedzsmentből az
útvonal-kezelési és légiforgalmi-irányítási rendszerekből áll, összességét, amelyek kizárólag a
biztonsági, hatékonysági és műszaki megfontolásokon alapulnak, és az összes
légtérfelhasználó, ⇒ polgár és a környezet ⇨ érdekét szolgálja. ~~E cél elérése érdekében e~~
~~rendelet megállapítja az egységes európai égbolt létrehozásának összehangolt szabályozási~~
~~keretét.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. pont
(kiigazított szöveg)

(2) E rendelet ~~és a 3. cikkben említett intézkedések~~ alkalmazása nem sérti a tagállamok
légtérük feletti szuverenitását és a tagállamoknak a közrenddel, közbiztonsággal és védelmi
kérdésekkel kapcsolatos, a ~~44~~ 13. cikkben említett követelményeit. E rendelet ~~és a 3. cikkben~~
~~említett intézkedések~~ hatálya nem terjed ki a katonai műveletekre és kiképzésekre.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 3. pont
(kiigazított szöveg)

(3) E rendeletet és a 3. cikkben említett intézkedéseket a tagállamoknak a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezmény („Chicagói Egyezmény”) szerinti jogainak és kötelezettségeinek sérelme nélkül kell alkalmazni. E tekintetben a rendelet további célja, hogy az általa lefedett területeken az, hogy segítse a tagállamokat a Chicagói Egyezmény szerinti kötelezettségeik teljesítésében úgy, hogy alapot nyújt annak utóbbi rendelkezéseinek közös értelmezéséhez és egységes végrehajtásához, valamint biztosítja, hogy e rendelkezéseket megfelelő súllyal vegyék figyelembe a rendeletben és a hozzá tartozó végrehajtási szabályokban.

↓ 550/2004/EK

~~I. FEJEZET~~

~~ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK~~

~~I. cikk~~

~~Alkalmazási kör és célkitűzés~~

(1) A keretrendelet alkalmazási körén belül e rendelet a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátására vonatkozik. E rendelet célja az, hogy megállapítsa a léginavigációs szolgálatok Közösségen belüli biztonságos és hatékony ellátásának közös követelményeit.

(2) E rendeletet az általános légi forgalom biztosításához szükséges léginavigációs szolgálatok ellátására kell alkalmazni a keretrendelettel összhangban és annak alkalmazási körében.

↓ 551/2004/EK

~~I. FEJEZET~~

~~ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK~~

~~I. cikk~~

~~Célkitűzés és alkalmazási kör~~

(1) A keretrendelet alkalmazási körében e rendelet a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezésére és használatára vonatkozik. E rendelet célkitűzése az, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben támogassa a fokozatosan egységesebben üzemelő légtér koncepcióját és olyan közös kialakítási, tervezési és igazgatási eljárásokat hozzon létre, amelyek biztosítják a légiforgalmi szolgáltatás hatékony és biztonságos működését.

~~(2) A légtér használata összefüggő és összehangolt egészként támogatja a léginnavigációs szolgálatok működését a léginnavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴³ („léginnavigációs szolgálati rendelet”) összhangban.~~

↓ 551/2004/EK (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~(4)(3). A 10. cikk sérelme nélkül eE rendeletet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) EUR és AFI körzetei~~en~~ belüli légtérre kell alkalmazni, amelyre vonatkozóan a léginnavigációs szolgálati rendeletnek megfelelően a tagállamok biztosítják a légiforgalmi szolgálatokat. A tagállamok az ICAO más körzeteiben lévő és az illetékességi körükbe tartozó légtérre is alkalmazhatják e rendeletet, azzal a feltétellel, hogy erről tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot.~~

↓ 551/2004/EK

~~(4) Az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzé kell tenni azokat a repüléstájékoztató körzeteket, amelyek azon a légtéren belül vannak, amelyre e rendeletet alkalmazni kell.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 1. pont

~~(4) E rendelet gibraltári repülőtérre való alkalmazását úgy kell értelmezni, hogy az nem érinti a Spanyol Királyság és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága vonatkozó jogi álláspontját az azon terület feletti szuverenitással kapcsolatos vita tekintetében, ahol a repülőtér található.~~

↓ új szöveg

(5) [Amennyiben a rendeletet az átmeneti időszak vége előtt fogadják el: Ez a rendelet nem alkalmazandó a gibraltári repülőtérre.]

(6) Eltérő rendelkezés hiányában az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségére (a továbbiakban: az Ügynökség) tett hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok az Ügynökségre mint biztonsági hatóságra, nem pedig mint teljesítményértékelésért felelős hatóságra vonatkoznak.

⁴³ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 10. oldalát.

↓ 549/2004/EK (kiigazított
szöveg)

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet ~~és a 3. cikkben említett intézkedések alkalmazásában~~ a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

↓ 549/2004/EK (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~1. „légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat”: olyan szolgálat, amelynek feladatai a következők:~~

~~12. „repülőtéri irányító szolgálat”: a repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat;~~

~~23. „légiforgalmi tájékoztató szolgálat”: a~~ ☒ ~~egy~~ ☒ meghatározott szabályozási területen belül létrehozott, a légi közlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges légiforgalmi tájékoztatások és adatok biztosításáért felelős szolgálat;

~~35. „léginavigációs szolgáltató”: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, amely~~ ☒ ~~egy vagy több,~~ ☒ általános légi forgalomra vonatkozó léginavigációs szolgálatot lát el;

~~44. „léginavigációs szolgálatok~~ ☒ ~~(ANS)~~ ☒ ”: légiforgalmi szolgáltatások; kommunikációtávközlési, navigációs és légtérellenőrzőfelügyeleti szolgálatok ☒ (CNS) ☒; ~~a légi navigációhoz szükséges meteorológiai szolgálatok~~ ☒ (MET) ☒; ~~és légiforgalmi tájékoztató szolgálatok~~ ☒ (AIS) ☒ ; ~~⇒ és légiforgalmi adatszolgáltatás (ADS); ⇐~~

~~51. „légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat”: olyan szolgálat, amelynek feladatai a következők:~~

~~a) összeütközések megelőzése:~~

~~i. légi járművek között; és~~

~~ii. a munkaterületen a légi jármű és akadályok között; és~~

~~b) gyors és rendezett légi forgalom biztosítása;~~

↓ új szöveg

6. „légiforgalmi adatszolgáltatások”: olyan szolgáltatások, amelyek a légtérellenőrző szolgáltatóktól, a MET-, AIS- és hálózati funkciók szolgáltatóitól, valamint más

érintett szervezetektől származó működési adatok gyűjtését, összesítését és integrálását, vagy a feldolgozott adatok légiforgalmi irányítás és légiforgalmi irányítás céljából való szolgáltatását foglalják magukban;

7. légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezés (ATFCM)”: olyan szolgáltatás, amelynek célja, hogy megvédje a légiforgalmi irányítást a túlteljesítéstől, és optimalizálja a rendelkezésre álló kapacitás kihasználását;

↓ 549/2004/EK (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~89.~~ „légiforgalomáramlás-szervezés ☒ (ATFM) ☒”: olyan funkció ⇒ vagy szolgáltatás ⇐, amelyet azzal a célkitűzéssel hoztak létre, hogy hozzájáruljon a légi forgalom ⇒ teljes útvonalat lefedő, ⇐ biztonságos, rendezett és gyors áramlásához annak biztosításával, hogy a légiforgalmi irányítás kapacitását a lehető legnagyobb mértékig használják ki, és hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen a megfelelő légiforgalmi szolgáltatók által közzétett kapacitásokkal;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. b)
pont
⇒ új szöveg

~~910.~~ „légiforgalmi szolgáltatások (ATM)”: a fedélzeti és földi funkciók ⇒ vagy szolgáltatások ⇐ (légiforgalmi szolgálatok, légtérigazgatás és légiforgalmi áramlásszervezés) együttese, amelyek valamennyi üzemeltetési fázisban a légi járművek biztonságos és hatékony mozgásának biztosításához szükségesek;

↓ 549/2004/EK

~~1011.~~ „légiforgalmi szolgálatok”: a különféle repüléstájékoztató szolgálatok, riasztószolgálat, légiforgalmi tanácsadó szolgálat és légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat (körzeti, bevezető és repülőtéri irányító szolgálatok);

~~116.~~ „légtérblokk”: olyan, térben és időben meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül léginavigációs szolgálatot látnak el;

~~127.~~ „légtérigazgatás”: tervezési funkció, amelynek elsődleges célja az, hogy a rendelkezésre álló légtérrel dinamikus időkiosztás útján a lehető legjobban használják ki, és egyes esetekben, a légtérhasználók különféle kategóriái közötti, azok rövid távú igényeit alapul vevő légtérkiosztással;

↴ új szöveg

13. „légtérszerkezet: a légtérnek egy, a légi járművek biztonságos és optimális működésének biztosítása céljából meghatározott része;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. a)
pont (kiigazított szöveg)

14. „légtérfelhasználók”: az általános légi forgalom szabályaival ☒ összhangban ☒ szerint üzemeltetett valamennyi légi jármű üzemeltetője;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. g)
pont

15. „riasztószolgálat”: a kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítése és szükség szerint e szervezetek segítése;

↓ 549/2004/EK
⇒ új szöveg

16. „bevezető irányító szolgálat”: az érkező vagy induló, ellenőrzött repülést végző légi járművek részére nyújtott ATC-szolgálat;

17. „körzeti irányító szolgálat”: az ⇒ irányítói körzetekben ⇐ légtér-~~valamely~~ ~~blokkjában~~ az ellenőrzött repülést végző légi járművek részére nyújtott ATC-szolgálat;

↴ új szöveg

18. „alapérték”: a teljesítménycélok meghatározása céljából becslés útján meghatározott érték, amely az adott referencia-időszak kezdetét megelőző évben megállapított költségekre vagy egységköltségekre vonatkozik;

19. „referenciacsoport”: hasonló működési és gazdasági környezettel rendelkező légiforgalmi szolgáltatók csoportja;

20. „bontási érték”: egy adott légiforgalmi szolgáltató esetében az uniós szintű teljesítménycélnak az egyes légiforgalmi szolgáltatók szintjére történő bontásával kapott érték, amely referenciaként annak értékelésére szolgál, hogy a teljesítményterv tervezetben meghatározott teljesítménycél összhangban van-e az uniós szintű teljesítménycéllal;

↓ 549/2004/EK

~~14. „egymáshoz kapcsolt szolgálatok”: két vagy több léginavigációs szolgálat;~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. d)

pont (kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

~~2115.~~ „tanúsítvány”: ⇒ az Ügynökség, ⇒ egy ⇒ illetékes ⇒ nemzeti felügyeleti hatóság ☒ vagy egy nemzeti felügyeleti hatóság ☒ által bármilyen formában kiadott, a nemzeti jognak megfelelő olyan dokumentum, amely igazolja, hogy egy ⇒ légiforgalmi\ és ⇒ léginavigációs szolgáltató megfelel egy adott szolgáltatás nyújtására vonatkozó követelményeknek;

↓ új szöveg

22. „közös információs szolgáltatás (CIS)”: statikus és dinamikus adatok gyűjtéséből és terjesztéséből álló szolgáltatás, amely lehetővé teszi a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányítását szolgáló szolgáltatások nyújtását;

↓ 549/2004/EK

~~2316.~~ „kommunikációs távközlési szolgálatok”: állandó helyű és mozgó légiforgalmi szolgálatok, amelyek a légiforgalmi irányítás érdekében lehetővé teszik a föld-föld, a levegőből földre irányuló, a földről a levegőbe irányuló és a levegő-levegő összeköttetést;

~~18. „működési elv”: az EATMN vagy annak egy része operatív igénybevételének feltételei;~~

~~2419.~~ „rendszerelemek”: olyan tárgyi eszközök, például hardver, valamint immateriális javak, például szoftver, amelyekről az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (EATMN) átjárhatósága függ;

↓ új szöveg

25. „irányítói körzet” a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

26. „együttműködésen alapuló döntéshozatal” : olyan folyamat, amelynek során a döntéseket a tagállamokkal, operatív érdekelt felekkel és adott esetben egyéb szereplőkkel folytatott folyamatos együttműködés és konzultáció alapján hozzák meg;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. j) pont
⇒ új szöveg

~~2741.~~ „határon átnyúló szolgáltatások”: ~~bármely olyan helyzet, amikor egy tagállamban egy olyan szolgáltató által nyújtott léginavigációs szolgálatok, amelyek központi ügyvezetési helye egy másik tagállamban van~~ ⇒ ~~egy másik tagállamban tanúsított szolgáltató nyújt;~~

↓ új szöveg

28. „nyilatkozat”: a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok alkalmazásában az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott nyilatkozat;

29. „útvonali léginavigációs szolgáltatások”: a légi járműnek a felszállási és a kezdeti emelkedési szakasz végétől a megközelítési és leszállási szakasz kezdetéig történő irányításához kapcsolódó légiforgalmi szolgáltatások, valamint az útvonali légiforgalmi szolgáltatások ellátásához szükséges légiforgalmi szolgáltatások.

30. „útvonali díjszámítási körzet”: a talajtól egészen a magaslégtérig terjedő adott légtérvolumen, amelyen belül útvonali léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségelapot határoztak meg;

↓ 549/2004/EK (kiigazított szöveg)

~~3120.~~ „Eurocontrol”: az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért, amelyet a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésre vonatkozó 1960. december 13-i nemzetközi egyezmény⁴⁴ hoztak létre;

~~3217.~~ „Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat” (EATMN): az ~~Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁵ („átjárhatósági rendelet”)~~ (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletében 3.1. pontjában felsorolt rendszerek összessége, amelyek lehetővé teszik az ~~Közösségen~~ ☒ Unión ☒ belül a léginavigációs szolgálatok ellátását, ideértve a harmadik országok határainál lévő együttműködési felületeket is;

⁴⁴ ~~Az 1981. február 12-i jegyzőkönyvvel módosított és az 1997. június 27-i jegyzőkönyvvel felülvizsgált egyezmény.~~

⁴⁵ ~~Lásd ennek a Hivatalos Lapnak az 33. oldalát.~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 12. c)
pont (kiigazított szöveg)

~~3313a. „[X] európai [X] ATM-főterv”: az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló, 2007. február 27-i~~ 219/2007/EK tanácsi rendelet⁴⁶ 1. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2009/320/EK tanácsi határozattal⁴⁷ jóváhagyott és a későbbiekben módosított terv;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. f)
pont
⇒ új szöveg

~~3422. „rugalmas légtérfelhasználás”: olyan az Eurocontrol által kibocsátott »Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace« című kiadványában meghatározott, az Európai Polgári Repülési Konferencia körzetében alkalmazott légtér-gazdálkodási elv~~ ⇒, amely arra az alapelvre épül, hogy a légtér nem szabad polgári és tisztán katonai célú légtérrészekre felosztani, hanem olyan egybefüggő egységként kell kezelni, amelyben minden légtérfelhasználó elvárását a lehető legnagyobb mértékben teljesíteni kell ⇐;

↓ 549/2004/EK

~~23. „repüléstájékoztató körzet”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el;~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. g)
pont

~~3523a. „repüléstájékoztató szolgálat”: olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak;~~

⁴⁶ A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról (HL L 064., 2007.3.2., 1. o.).

⁴⁷ HL L 95., 2009.4.9., 41. o.

↓ 549/2004/EK

~~24. „repülési szint”: meghatározott nyomásalaphoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, melyet a más, ugyanilyen felülettől meghatározott légnyomáskülönbségek választanak el;~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 2. h)
pont

~~25. „funkcionális légtérblokk”: a működési követelményeken alapuló, az államhatároktól függetlenül kialakított légtérblokk, ahol a léginnavigációs szolgálatok és a kapcsolódó tevékenységek teljesítményalapúak és optimalizáltak, annak érdekében, hogy valamennyi funkcionális légtérblokkban a léginnavigációs szolgálatok között fokozott együttműködés vagy adott esetben egy integrált szolgáltató jöjjön létre;~~

↓ 549/2004/EK (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~3626.~~ „általános légi forgalom”: a polgári légi járművek, valamint az állami légi járművek (beleértve a katonai, vámhatósági és rendőrségi légi járműveket is) azon mozgásainak összessége, amelyeket ~~az~~ ☒ nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezményrel létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) ☒ ~~ICAO~~ eljárásainak megfelelően hajtanak végre;

~~27. „ICAO”: a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezményrel létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet;~~

~~3728.~~ „működési átjárhatóság”: az EATMN rendszereitől és rendszerlemeitől, valamint annak üzemeltetési eljárásaitól megkövetelt funkcionális, műszaki és működési tulajdonságok együttese, a biztonságos, folytonos és hatékony üzemeltetésének biztosítása érdekében. ~~A működési átjárhatóságot úgy érik el, hogy megteremtik a rendszereknek és a rendszerelemeknek az alapvető követelményekkel való összhangját;~~

~~3829.~~ „meteorológiai szolgálatok”: azok a berendezések és szolgálatok, amelyek ⇒ léginnavigáció céljából ⇐ meteorológiai előrejelzésekkel, ⇒ figyelmeztetésekkel, ⇐ ☒ tájékoztatókkal ☒ ~~rövid jelentésekkel~~ és megfigyelésekkel, valamint az államok által légiforgalmi felhasználásra adott egyéb meteorológiai információkkal és adatokkal látják el a légi járműveket;

↕ új szöveg

39. „illetékes nemzeti hatóság”: az (EU) 2018/1139/EK rendelet 3. cikkének 34. pontjában meghatározott szervezetek;

40. „nemzeti felügyeleti hatóság”: egy tagállam által az e rendelet szerinti, az illetékes nemzeti hatóság feladataitól eltérő feladatokkal megbízott nemzeti szerv vagy szervek;

↓ 549/2004/EK (kiigazított szöveg)

~~4130.~~ „navigációs szolgálatok”: ~~azok a~~ olyan berendezések és szolgálatok, amelyek helymeghatározási és időre vonatkozó információkkal látják el a légi járműveket;

↕ új szöveg

42. „hálózati válság”: a légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgáltatás előírt szintű ellátására való képtelenség állapota, amelynek eredményeképp a hálózat kapacitása jelentősen csökken, vagy a hálózat kapacitása és a fellépő igény között jelentős aránytalanság mutatkozik, vagy a hálózat egy vagy több részén szokatlan vagy váratlan helyzet következtében jelentős információáramlási hiba lép fel;

43. „hálózatmenedzser”: a 26. cikkben említett hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatokkal megbízott szervezet, a 27. cikkel összhangban;

↓ 549/2004/EK

⇒ új szöveg

~~4431.~~ „működési adatok”: a repülés valamennyi szakaszára vonatkozó olyan információk, amelyek ~~ahhoz szükségesek, hogy~~ a léginavigációs szolgáltatók, légtérfelhasználók, repülőterek üzemben tartói és egyéb érintett szereplők száma ~~⇒~~ operatív célokból ~~⇒~~ ~~operatív döntéseket hozhassanak~~ szükségesek;

~~32. „eljárás”: a működési átjárhatóságról szóló rendelettel összefüggésben alkalmazva a rendszerek műszaki vagy operatív alkalmazásának szabványmódszere, olyan érvényesített és jóváhagyott működési tervekkel összefüggésben, amelyek a teljes EATMN-en belül egységes megvalósítást igényelnek;~~

↕ új szöveg

45. „teljesítményterv”: az esettől függően a légiforgalmi szolgáltatók és a hálózatmenedzser által kidolgozott vagy elfogadott terv, amelynek célja a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményének javítása;

~~4633.~~ „használatbavétel”: az első üzembe helyezés a rendszer kezdeti üzembe állítását, illetve a rendszer felújítását követően;

~~4734.~~ „útvonalhálózat”: az általános légi forgalom áramlásához és a légiforgalmi irányító szolgálatok ellátásához szükséges meghatározott útvonalrendszer;

~~35. „tervezett útvonal”: az a kiválasztott útvonal, amelyet egy adott légi járműnek követnie kell a működése során;~~

~~36. „folytonos működés”: az EATMN olyan módon történő üzemeltetése, hogy a felhasználó szemszögéből tekintve úgy működik, mintha egyetlen egész lenne;~~

48. „a SESAR meghatározási szakasza”: az a szakasz, amely magában foglalja a SESAR-projekt hosszú távú jövőképének, a repülés valamennyi szakaszát érintő fejlesztéseket lehetővé tevő, kapcsolódó működési koncepciónak, az EATMN-en belül szükséges alapvető működési változásoknak, valamint a szükséges fejlesztési és üzemeltetési prioritásoknak a kidolgozását és aktualizálását;

49. „a SESAR kiépítési szakasza”: az egymást követő iparosítási és a végrehajtási szakaszok, amelyek során a következő tevékenységekre kerül sor: a SESAR-megoldások végrehajtásához szükséges földi és légi berendezések és eljárások szabványosítása, gyártása és tanúsítása (iparosítás); valamint a SESAR-megoldásokon alapuló berendezések és rendszerek beszerzése, telepítése és üzembe helyezése, beleértve a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat (végrehajtás);

50. „a SESAR fejlesztési szakasza”: az a szakasz, amelynek során kiforrott SESAR-megoldások megvalósítását célzó kutatási, fejlesztési és hitelesítési tevékenységek folynak;

51. „SESAR-projekt”: az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló projekt, amelynek célja, hogy az Unió számára nagy teljesítményű, szabványosított és interoperábilis légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrát biztosítson, és amely a SESAR meghatározási szakaszát, a SESAR kiépítési szakaszát és a SESAR kiépítési szakaszát magában foglaló innovációs ciklusból áll;

52. „SESAR-megoldás”: a SESAR kiépítési szakaszának gyakorlatban alkalmazható eredménye, amely új vagy továbbfejlesztett szabványosított és interoperábilis üzemeltetési eljárásokat vagy technológiákat vezet be;

~~5338.~~ „légtérellelőrző szolgálatok”: azok a berendezések és szolgálatok, amelyekkel a biztonságos elkülönítés lehetővé tétele érdekében a légi jármű mindenkor helyzete meghatározható;

5439. „rendszer”: a fedélzeti és földi rendszerelemek, valamint a világűrben található azon berendezések összessége, amelyek a repülés valamennyi szakaszában segítséget nyújtanak a léginavigációs szolgálatoknak;

↓ új szöveg

55. „közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások”: repülőtéri irányítószolgálatok vagy repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok, amelyek magukban foglalják a légiforgalmi tanácsadó szolgálatokat és riasztószolgálatokat, a légi járműnek az érintett repülőtér megközelítésével és az onnan való indulásával kapcsolatos, egy adott távolságon belüli, az üzemeltetési követelményeknek való megfeleléshez szükséges légiforgalmi szolgáltatásokat, valamint az ezek alapjául szolgáló léginavigációs szolgálatok;

56. „közelkörzeti léginavigációs szolgáltatás díjszámítási körzet”: a tagállamok területén található repülőtér vagy repülőtércsoport, amelyen belül közelkörzeti léginavigációs szolgáltatás léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségalapot határoztak meg;

↓ 549/2004/EK

5740. „felújítás”: olyan módosítások, amelyek megváltoztatják a rendszer működési.

↓ 549/2004/EK

~~3. cikk~~

A közösségi fellépés területei

~~(1) E rendelet összehangolt szabályozási keretet hoz létre az egységes európai égbolt létrehozása érdekében, összefüggésben:~~

~~a) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴⁸ („légtérrendelet”);~~

~~b) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴⁹ („léginavigációs szolgálati rendelet”); valamint~~

~~c) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵⁰ („átjárhatósági rendelet”);~~

~~valamint az e rendelet és a fent említett rendeletek alapján a Bizottság által elfogadott végrehajtási szabályokkal.~~

⁴⁸ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 20. oldalát.

⁴⁹ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 10. oldalát.

⁵⁰ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 26. oldalát.

~~(2) Az (1) bekezdésben említett intézkedéseket e rendelet rendelkezéseire is figyelemmel kell alkalmazni.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 3. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

II. FEJEZET

☒ NEMZETI FELÜGYELETI HATÓSÁGOK ☒

3.4. cikk

A nemzeti felügyeleti hatóságok ☒ kijelölése, létrehozása és a rájuk vonatkozó követelmények ☒

(1) A tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehoznak egy szervet vagy szervezetet mint nemzeti felügyeleti hatóságot, annak érdekében, hogy az lássa el az e rendelet ~~szerint ☒~~ által ~~☒ és a 3. cikkben említett intézkedések szerint~~ az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.

~~(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenek a léginavigációs szolgáltatóktól. E függetlenséget a nemzeti felügyeleti hatóságok és a léginavigációs szolgáltatók legalább funkcionális szintű megfelelő szétválasztása révén kell biztosítani.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 3. pont

⇒ új szöveg

~~32. A nemzeti felügyeleti hatóságok pártatlanul, függetlenül és átláthatóan gyakorolják hatáskörüket. Ezt megfelelő irányítási és ellenőrzési mechanizmusok alkalmazásával kell elérni, többek között a tagállami közigazgatáson belül is. ⇒, és ennek megfelelően kell őket megszervezni, személyzettel ellátni, irányítani és finanszírozni. ⇐, többek között a tagállami közigazgatáson belül is. Ez nem gátolhatja azonban a nemzeti felügyeleti hatóságokat abban, hogy feladataikat a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságok vagy bármely más közintézmény alapszabálya szerint gyakorolják~~

↓ új szöveg

(3) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, a nemzeti felügyeleti hatóságok jogilag elkülönülnek, és a szervezés, a működés, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében függetlenek minden más állami vagy magánszektorbeli jogalanytól.

A nemzeti felügyeleti hatóságoknak továbbá szervezetük, finanszírozási döntéseik, jogi felépítésük és döntéshozataluk tekintetében független más léginavigációs szolgáltatóktól.

(4) A tagállamok olyan nemzeti felügyeleti hatóságokat is létrehozhatnak, amelyek hatásköre több szabályozott ágazatra is kiterjed, ha ezek az integrált szabályozó hatóságok teljesítik az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket. A nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti felépítését tekintve összekapcsolható az 1/2003/EK tanácsi rendelet⁵¹ 11. cikkében szereplő nemzeti versenyhatósággal, amennyiben e közös hatóság teljesíti az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket.

(5) A nemzeti felügyeleti hatóságok személyzetének meg kell felelnie a következő követelményeknek:

- a) a személyzet tagjait a függetlenségüket biztosító egyértelmű és átlátható szabályok szerint kell felvenni;
- b) a személyzet tagjait egyedi képesítéseik alapján – ez magában foglalja a megfelelő kompetenciákat és a releváns tapasztalatot is – kell kiválasztani, vagy pedig megfelelő képzésben kell részesíteni.

A nemzeti felügyeleti hatóságoknál alkalmazott személyzet tagjainak függetlenül kell eljárniuk, és különösen el kell kerülniük a léginavigációs szolgáltatások nyújtása és a feladataik végrehajtása közötti összeférhetetlenséget.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott követelményeken túlmenően a stratégiai döntésekért felelős személyeket az érintett tagállam olyan jogalanya nevezi ki, amely közvetlenül nem gyakorol tulajdonjogot léginavigációs szolgáltató felett. A tagállamok határoznak arról, hogy e személyeket határozott idejű és megújítható hivatali időre vagy határozatlan időtartamra nevezik-e ki, és ez utóbbi esetben elbocsátásukra kizárólag a döntéshozatalhoz nem kapcsolódó okokból kerülhet sor. A stratégiai döntésekért felelős személyek a nemzeti felügyeleti hatóság számára végzett feladataik ellátása során nem kérhetnek vagy fogadhatnak el utasítást sem kormánytól, sem egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól, továbbá teljes jogkörrel rendelkeznek a hatóság személyzetének felvételére és irányítására vonatkozóan.

Tartózkodnak minden olyan közvetlen vagy közvetett érdekeltségtől, amely sértheti függetlenségüket, és befolyásolhatja feladataik ellátását. E célból évente kötelezettségvállalási nyilatkozatot és érdekeltségi nyilatkozatot tesznek, amelyben feltüntetik minden közvetlen és közvetett érdekeltségüket.

A stratégiai döntéshozattal, ellenőrzésekkel vagy más, a léginavigációs szolgáltatók teljesítménycéljainak felügyeletéhez közvetlenül kapcsolódó feladatokkal megbízott személyek a nemzeti felügyelő hatósági megbízásuk lejárta után legalább két évig nem vállalhatnak semmilyen szakmai pozíciót vagy feladatkört léginavigációs szolgáltatóknál.

⁵¹ A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 001., 2003.1.4., 1. o.).

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 3. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

(7)(4) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezzenek az e rendelet szerint rájuk háruló feladatok hatékony és időbeni ellátásához szükséges ☒ pénzügyi ☒ erőforrásokkal és kapacitással rendelkezzenek az e rendelet szerint rájuk háruló feladatok hatékony és időbeni ellátásához. ⇒ A nemzeti felügyeleti hatóságok személyzetük irányítását a 4. cikk szerinti feladataikkal arányosan megállapított saját előirányzataik felhasználásával végzik ⇐

↓ új szöveg

(8) A tagállamok felkérhetik a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, hogy végezze el a 14., a 17., a 19., a 20., a 21., a 22. és a 25. cikkben meghatározott, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtásához kapcsolódó feladatokat, amelyekért e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok értelmében az adott tagállam nemzeti felügyeleti hatósága felelős.

A felkérés elfogadásával a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a felkérés tárgyát képező feladatokért felelős felügyeleti hatósággá válik, a megkereső tagállam nemzeti felügyeleti hatósága pedig mentesül a szóban forgó feladatok ellátására vonatkozó felelősség alól. E feladatok ellátására, ezen belül a díjak és illetékek kiszabására, az (EU) 2018/1139 rendeletben foglalt és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségre vonatkozó szabályok alkalmazandók.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 3. pont

⇒ új szöveg

(9)(5) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti felügyeleti hatóságok nevét és címét, továbbá az azokban bekövetkező változásokat, valamint az (2), (2,3) és (4) bekezdésnek ⇒ e cikknek ⇐ való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.

↓ új szöveg

(10) A Bizottság részletes szabályokat fogad el az (5) bekezdés a) és b) pontjában említett felvételi és kiválasztási eljárásokról. A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont
(kiigazított szöveg)

4.2. cikk

A nemzeti felügyeleti hatóságok feladatai

(1) A ~~keretrendelet 3. 4. cikkében~~ említett nemzeti felügyeleti hatóságok ~~gondoskodnak a~~
~~rendelet alkalmazásának megfelelő ellenőrzéséről, különösen azon léginavigációs szolgáltatók~~
~~biztonságos és hatékony működése tekintetében, amelyek a szóban forgó hatóságot kijelölő~~
~~vagy létrehozó tagállam joghatósága alá tartozó légtérrel kapcsolatos szolgáltatásokat látnak~~
~~el.~~

↓ új szöveg

- a) elvégzik a 6. cikkben említett gazdasági tanúsítványok kiállításához szükséges tevékenységeket, beleértve a gazdasági tanúsítványok birtokosainak felügyeletét;
- b) a 8. cikk (6) bekezdésével összhangban felügyelik a beszerzési követelmények helyes alkalmazását;
- c) alkalmazzák a 10–17. és 19–22. cikkben meghatározott, valamint a 18. és 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott teljesítmény- és díjszámítási rendszereket, az említett cikkekben és jogi aktusokban meghatározott feladataik keretein belül, és felügyelik a rendelet alkalmazását a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók elszámolásainak átláthatósága tekintetében, a 25. cikkel összhangban.
- (2) A nemzeti felügyeleti hatóságok felelősek a közös információs szolgáltatás nyújtására vonatkozó árképzés értékeléséért és jóváhagyásáért, a 9. cikkel összhangban.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont
(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

~~(3) (2) Fő célból minden egyes nemzeti felügyeleti hatóság megfelelő~~ ☒ ~~elvégzi a szükséges~~
~~ellenőrzéseket és vizsgálatokat szervez~~ ☒ ~~, auditokat és egyéb monitoring~~
~~tevékenységeket, hogy feltárja az e rendeletben és az e rendelet alapján elfogadott~~
~~felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelmények tekintetében~~
~~az e rendelet hatálya alá tartozó jogi és természetes személyek által esetlegesen elkövetett~~
~~jogsértéseket az e rendelet követelményeinek való megfelelés ellenőrzése érdekében,~~
~~beleértve a léginavigációs szolgáltatók nyújtására vonatkozó humán erőforrás követelményeket~~
~~is.~~

Meghozza az összes szükséges végrehajtási intézkedést, amelyek adott esetben magukban foglalhatják a hatóság által a 6. cikkel összhangban kiállított gazdasági tanúsítványok módosítását, korlátozását, felfüggesztését vagy visszavonását.

Az érintett léginavigációs szolgáltatóknak, repülőtér-üzembentartóknak és közös információs szolgáltatóknak eleget kell tenniük a nemzeti felügyeleti hatóságok által e célból hozott intézkedéseknek.

↓ új szöveg

5. cikk

Együttműködés a nemzeti felügyeleti hatóságok között

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok az (EU) 2018/1139 rendelet 114a. cikkében említett teljesítmény-felülvizsgálati tanácsadó testület keretében információkat cserélnek és a hálózaton belül együttműködnek egymással.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok szorosan együttműködnek – adott esetben együttműködési megállapodások révén is – annak érdekében, hogy segítsék egymást nyomkövetési és felügyeleti feladataik ellátásában, valamint az ellenőrzések és a vizsgálatok lebonyolításában.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont
(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

(3) ~~Az olyan funkcionális légtérblokkok tekintetében, amelyek~~ ⇒ A nemzeti felügyeleti hatóságok a hálózat teljesítményének javítása céljából elősegítik a léginavigációs szolgáltatók által végzett, határon átnyúló szolgáltatásnyújtást. ⇐ ~~A~~ ☒ két vagy ☒ több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre ~~kiterjedőnek ki~~ ⇒ léginavigációs szolgáltatásnyújtás esetében ⇐ az érintett tagállamok megállapodást kötnek az ~~említett blokkokra vonatkozó szolgáltatásokat ellátó~~ ☒ érintett ☒ léginavigációs szolgáltatóknak ⇒ az e rendelet alapján általuk végzendő ⇐ ~~e cikkben meghatározott~~ felügyeletéről. ⇒ Az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok tervet dolgozhatnak ki, és abban rögzíthetik a szóban forgó megállapodás érvényre juttatása érdekében való együttműködésük megvalósítását. ⇐

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont

~~(4) A nemzeti felügyeleti hatóságok szorosan együttműködnek azon léginavigációs szolgáltatók megfelelő felügyeletének biztosítása érdekében, amelyek rendelkeznek valamely tagállam érvényes tanúsítványával és egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérrel kapcsolatban is nyújtanak szolgáltatásokat. Ez az együttműködés kiterjed a 6. cikkben a 216/2008/EK rendelet 8b. cikkének (1) bekezdésében megállapított alkalmazandó közös követelmények, illetve a II. mellékletben megállapított feltételek nem teljesítésének kezelését szolgáló eljárások létrehozására is.~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont

~~(5) A határon átnyúló léginavigációs szolgálatok esetében ilyen eljárásnak számít az (1) és (2) bekezdésben megállapított felügyeleti feladatok, valamint az e feladatok végrehajtása utáni eredmények kölcsönös elismeréséről szóló megállapodás. A kölcsönös elismerés azokra az esetekre is alkalmazandó, amikor a nemzeti felügyeleti hatóságok a szolgálatok tanúsítási folyamatainak elismeréséről is megállapodást kötnek.~~

↓ új szöveg

(4) Egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérben nyújtott léginavigációs szolgálatok esetében a (3) bekezdésben említett megállapodásoknak rendelkeznek arról, hogy az e rendeletben megállapított felügyeleti feladatok mentesítését, valamint az e feladatok végrehajtása utáni eredményeket minden hatóság kölcsönösen elismerje. A megállapodásokban arról is rendelkeznek, hogy melyik nemzeti felügyeleti hatóság felel a 6. cikkben említett gazdasági tanúsításért.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont

⇒ új szöveg

~~(6)~~(5) Amennyiben azt a nemzeti jog lehetővé teszi, regionális együttműködési célból a nemzeti felügyeleti hatóságok a felügyeleti feladatok megosztásáról is megállapodhatnak egymással. ⇒ E megállapodásokról értesítik a Bizottságot. ⇐

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont

~~3. cikk~~

~~Minősített szervezetek~~

~~(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok határozhatnak úgy, hogy a 2. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéseket és vizsgálatokat teljesen vagy részben olyan minősített szervezetekre bízák, amelyek megfelelnek az I. mellékletben meghatározott követelményeknek.~~

~~(2) A nemzeti felügyeleti hatóságoktól származó ilyen megbízatás a Közösségen belül három évig érvényes, és ez az időszak meghosszabbítható. A nemzeti felügyeleti hatóságok a Közösségben található minősített szervezetek bármelyikét utasíthatják arra, hogy végezzék el ezen ellenőrzéseket és vizsgálatokat.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

~~10. cikk~~

~~Az érdekeltekkel folytatott konzultáció~~

~~(1) A tagállamok nemzeti jogszabályaiknak megfelelően konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelteknek beleértve a szakszemélyzet érdekképviselői szerveinek az egységes európai égbolt megvalósításába történő megfelelő bevonása érdekében.~~

↓ 550/2004/EK (kiigazított
szöveg)

III. FEJEZET

A SZOLGÁLTATÁSNYÚJTÁS SZABÁLYAI

↓ 550/2004/EK (kiigazított
szöveg)

~~6. cikk~~

Közös követelmények

~~A keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően közös követelményeket kell meghatározni a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozóan. A követelményeknek a következőket kell tartalmazniuk:~~

~~műszaki és operatív szakértelem és alkalmasság,
biztonság és minőségirányítási rendszerek és eljárások,
jelentési rendszerek,
a szolgálatok minősége,
pénzügyi erő,
felelősség és biztosítási fedezet,
tulajdon és szervezeti struktúra, ideértve az összeférhetetlenség megelőzését is,
emberi erőforrás, ideértve a megfelelő munkaerő fejlesztési terveket is,
légiközlekedés védelem.~~

~~6.7. cikk~~

A léginavigációs szolgáltatók ☒ gazdasági ☒ tanúsítása ☒ és a rájuk vonatkozó követelmények ☒

~~(1) A Közösségen belül valamennyi léginavigációs szolgálat ellátásához tagállami tanúsítvány szükséges.~~

~~(2) A tanúsítvány iránti kérelmeket azon tagállam nemzeti felügyeleti hatóságához kell benyújtani, ahol a kérelmező gazdasági tevékenységének a székhelye és adott esetben az létesítő okirat szerinti székhelye található.~~

(1) A léginavigációs szolgáltatóknak az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében előírt tanúsítványon kívül gazdasági tanúsítvánnyal is rendelkezniük kell. A gazdasági tanúsítvány kiadása kérelem alapján történik, miután a kérelmező kellően stabil pénzügyi helyzetet bizonyított, és megfelelő felelősségbiztosítási és biztosítási fedezettel rendelkezik.

Az e bekezdésben említett gazdasági tanúsítvány korlátozható, felfüggeszthető vagy visszavonható, ha birtokosa már nem felel meg a tanúsítvány kiállítására és fenntartására vonatkozó követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdésben említett gazdasági tanúsítvánnyal és az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett tanúsítvánnyal rendelkező szervezet megkülönböztetésmentes feltételek mellett és a 7. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül jogosult az Unión belül léginavigációs szolgáltatásokat nyújtani a légtérfelhasználók számára.

(3) Az (1) bekezdésben említett gazdasági tanúsítványra és az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett tanúsítványra az I. mellékletben meghatározott egy vagy több feltétel vonatkozhat. E feltételeknek objektíven indokoltnak, megkülönböztetésmentesnek, arányosnak és átláthatónak kell lenniük. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 36. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy gazdasági szempontból egyenlő versenyfeltételek és a szolgáltatásnyújtás rezilienciájának biztosítása céljából módosítsa az I. mellékletben szereplő jegyzéket.

(4) A gazdasági tanúsítványok tekintetében e cikkben meghatározott feladatokért azon tagállam nemzeti felügyeleti hatóságai felelnek, amelyben a gazdasági tanúsítványt kérelmező természetes vagy jogi személy központi ügyvezetésének helye található, illetve – központi ügyvezetési hely hiányában – amelyben lakóhellyel rendelkezik vagy letelepedett. A léginavigációs szolgáltatások két vagy több tagállam joghatósága alá tartozó légtérben történő ellátása esetén a felelős nemzeti felügyeleti hatóságok az 5. cikk (4) bekezdésével összhangban meghatározott hatóságok.

(5) Az (1) bekezdés alkalmazásában a nemzeti felügyeleti hatóságok:

a) befogadják és értékelik a nekik címzett kérelmeket, és adott esetben gazdasági tanúsítványokat bocsátanak ki vagy újítanak meg;

b) felügyeleti tevékenységet látnak el a gazdasági tanúsítványok birtokosai tekintetében.

(6) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási szabályokat fogad el a kellően stabil pénzügyi helyzetre, különösen a pénzügyi stabilitásra és a pénzügyi rezilienciára, valamint a felelősségbiztosítási és biztosítási fedezetre vonatkozó részletes követelmények tekintetében. E cikk (1), (4) és (5) bekezdésének egységes végrehajtásának, valamint az azoknak való megfelelésnek a biztosítása érdekében a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes

rendelkezéseket állapít meg az e rendelet hatálya alá tartozó szervezetek nemzeti felügyeleti hatóság általi hatékony felügyeletének biztosításához szükséges vizsgálatok, ellenőrzések, auditok és egyéb figyelemmelkísérési tevékenységek lefolytatására vonatkozó szabályokról és eljárásokról.

↓ 550/2004/EK

~~(3) A nemzeti felügyeleti hatóságok abban az esetben boesátanak ki tanúsítványt a léginavigációs szolgáltatók részére, ha azok eleget tesznek a 6. cikkben említett közös követelményeknek. A tanúsítványok kiboeshatók egyenként a keretrendelet 2. cikkében meghatározott léginavigációs szolgáltatók minden egyes fajtájára, vagy egymáshoz kapcsolt ilyen szolgáltatókra, egyebek között, ha egy légiforgalmi szolgáltató jogi státuszától függetlenül saját távközlési, navigációs és légtérellenőrző rendszert működtet és tart fenn. A tanúsítványokat rendszeresen ellenőrizni kell.~~

~~(4) A tanúsítványok meghatározzák a léginavigációs szolgáltatók jogait és kötelezettségeit, ideértve a légtérfelhasználóknak a szolgáltatásokhoz való, megkülönböztetés mentes hozzáférést is, különös tekintettel a biztonságra. A tanúsításra csak a II. mellékletben megállapított feltételek vonatkozhatnak. E feltételeket tárgyilagosan kell megindokolni, és e feltételeknek megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és átláthatónak kell lenniük.~~

~~(5) Az (1) bekezdéstől eltérően, a tagállamok engedélyezhetik az illetékességi körükbe tartozó légtér egészében vagy egy részében léginavigációs szolgáltató tanúsítvány nélküli ellátását azokban az esetekben, amikor e szolgáltató ellátója elsősorban az általános légi forgalomtól eltérő légi jármű mozgásokkal kapcsolatban lát el szolgáltatókat. Ezekben az esetekben az érintett tagállam tájékoztatja a Bizottságot és a többi tagállamot e döntéséről, valamint a közös követelmények maximális teljesítése érdekében tett intézkedésekről.~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 3. pont

~~(7) A nemzeti felügyeleti hatóságok figyelemmel kísérik a közös követelményeknek és a tanúsítványok megadásához megkövetelt feltételeknek való megfelelést. E nyomon követésről részletes tájékoztatást nyújtanak a tagállamok által a keretrendelet 12. cikkének (1) bekezdése szerint benyújtandó éves jelentések keretében. Ha egy nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy egy tanúsítvány jogosultja már nem tesz eleget az említett követelményeknek vagy feltételeknek, meghozza a megfelelő intézkedéseket, és ezzel egyidejűleg biztosítja a szolgáltatások folyamatosságát azzal a feltétellel, hogy a biztonságot ezáltal nem veszélyezteti. Ezen intézkedések magukban foglalhatják a tanúsítvány visszavonását is.~~

↓ 550/2004/EK

~~(8) A tagállamok elismerik az egy másik tagállamban e cikknek megfelelően kiboeshátott valamennyi tanúsítványt.~~

~~(9) Kivételes körülmények között a tagállamok az e cikknek való megfelelést a 19. cikk (2) bekezdésében említett időpontot túli hat hónappal elhalaszthatják. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot e meghosszabbításról, megjelölve annak indokait.~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 4. pont

⇒ új szöveg

7.8. cikk

A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése

(1) A tagállamok az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgáltatások ~~szolgáltatások~~ kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a tagállamok ~~kijelölnek egy, a Közösségben érvényes tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltatót.~~ ⇒ közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót. A légiforgalmi szolgáltatóknak a következő feltételeket kell teljesíteniük: ⇐

↓ új szöveg

- a) rendelkezniük kell az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkében említett érvényes tanúsítvánnyal vagy érvényes nyilatkozattal, valamint a 6. cikk (1) bekezdése szerinti gazdasági tanúsítvánnyal;
- b) meg kell felelniük a nemzetbiztonsági és védelmi követelményeknek.

A légiforgalmi szolgáltató kijelölésére vonatkozó valamennyi határozat legfeljebb tíz évig érvényes. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy meghosszabbítják a légiforgalmi szolgáltató kijelölését.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 4. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

~~(2) A tagállamok a határon átnyúló szolgáltatások nyújtása tekintetében biztosítják, hogy nemzeti joguk nem akadályozza az e cikknek és a 18. cikk (3) bekezdésének való megfelelést azáltal, hogy az adott tagállam joghatósága alá tartozó légtérben légiforgalmi szolgáltatást biztosító szolgáltatókra nézve előírja, hogy:~~ ⇒ A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése nem köthető olyan feltételhez, amely az említett szolgáltatókat arra kötelezi, hogy: ⇐

- a) közvetlenül vagy többségi tulajdon révén ☒ a kijelölő ☒ ~~az adott~~ tagállam vagy annak állampolgárai tulajdonában vannak ~~legyen~~;
- b) gazdasági tevékenységükének központja vagy a létesítő okirat szerinti székhelyük ☒ a kijelölő ☒ ~~az adott~~ tagállamban található ~~legyen~~; ~~vagy~~
- c) csak ☒ a kijelölő ☒ ~~az adott~~ tagállamban lévő infrastruktúrákat használják ön.

(3) A tagállamok meghatározzák az ⇒ egyénileg vagy közösen ⇐ kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. A kötelezettségek magukban ~~foglalhatják~~ ⇒ foglalják az ⇐ olyan releváns ~~vonatkozó~~ információk ☒ adatok ☒ időben

átadásának ☒ rendelkezésre bocsátásának ☒ feltételeit, amelyek segítségével a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérben valamennyi légi jármű mozgása azonosítható.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk 4. pont

~~(4) A tagállamok saját belátásuk szerint választhatnak légiforgalmi szolgáltatót azzal a feltétellel, hogy ez utóbbinak eleget kell tennie a 6. és 7. cikkben említett követelményeknek és feltételeknek.~~

~~(5) A 16. 9a. cikkel összhangban létrehozott azon funkcionális légtérblokkok tekintetében, amelyek egynél több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre terjednek ki, az érintett tagállamok az e cikk (1) bekezdésével összhangban a légtérblokk létrehozása előtt legalább egy hónappal közösen jelölnék ki egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót.~~

~~(4)(6).~~ A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot az e cikk keretében hozott azon határozatokról, amelyek a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében az egyedi légtérblokkokon belüli légiforgalmi szolgáltatók kijelölésére vonatkoznak.

↓ új szöveg

8. cikk

A CNS, AIS, ADS, MET és a közelségi légiforgalmi szolgáltatás nyújtásának feltételei

(1) Amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a légiforgalmi szolgáltatók dönthetnek úgy, hogy CNS-, AIS-, ADS- vagy MET-szolgáltatásokat szereznek be piaci feltételek mellett.

Amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a tagállamok engedélyezik a repülőtér-üzembentartóknak, hogy a repülőtéri irányítás céljából közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be piaci feltételek mellett.

Továbbá, amennyiben az költséghatékonysági előnyöket tesz lehetővé a légtérfelhasználók számára, a tagállamok engedélyezhetik a repülőtér-üzembentartóknak vagy az érintett nemzeti felügyeleti hatóságnak, hogy a bevezető irányítás céljából közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be piaci feltételek mellett.

(2) A szolgáltatások piaci feltételek mellett történő beszerzésének egyenlő, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételeken kell alapulnia, összhangban az uniós joggal, beleértve a Szerződés versenyszabályait is. Az érintett szolgáltatások beszerzésére vonatkozó pályázati eljárásokat úgy kell kialakítani, hogy a versenytárs szolgáltatók hatékonyan részt vehessenek ezekben az eljárásokban, többek között a verseny rendszeres újbóli megnyitása révén.

(3) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az útvonali légiforgalmi szolgáltatások nyújtása szervezeti szempontból elkülönüljön a CNS-, az AIS-, az ADS-, a MET- és a közelségi légiforgalmi szolgáltatásoktól, valamint hogy teljesüljön a 25. cikk (3) bekezdésében említett, a számviteli elkülönítésre vonatkozó követelmény.

(4) A CNS-, az AIS-, az ADS-, a MET- és a közelségi légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató csak akkor választható ki valamely tagállamban történő szolgáltatásnyújtás céljából, ha:

- (a) rendelkezik a 6. cikk (1) és (2) bekezdése szerinti tanúsításokkal;
- (b) központi ügyvezetésének helye valamelyik tagállam területén található;
- (c) több mint 50 %-a tagállamok vagy azok állampolgárai tulajdonában van, és az a tagállamok vagy állampolgáraik tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalkozáson keresztül, kivéve ha erre harmadik országgal kötött olyan megállapodás vonatkozik, amelyben az Unió részes fél; és
- (d) a szolgáltató megfelel a nemzeti biztonsági és védelmi előírásoknak.

(5) A 14., 17. és 19–22. cikk nem alkalmazandó az (1) bekezdés második és harmadik albekezdése szerinti közbeszerzési eljárás eredményeként kijelölt közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatókra. A szóban forgó közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatók adatokat szolgáltatnak a nemzeti felügyeleti hatóság és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség számára a léginavigációs szolgáltatások teljesítményéről olyan fő teljesítményterületeken, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság.

(6) A nemzeti felügyeleti hatóságok biztosítják, hogy a légiforgalmi szolgáltatók és a repülőtér-üzembentartók (1) bekezdésben említett beszerzései megfeleljenek a (2) bekezdésnek, és szükség esetén korrekciós intézkedéseket alkalmaznak. A közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatások esetében ők felelnek a közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatásokra vonatkozó kiírási feltételek jóváhagyásáért, amelyeknek a szolgáltatás minőségére vonatkozó követelményeket is tartalmazniuk kell. A versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos kérdésekben a nemzeti felügyeleti hatóságok az 1/2003/EK tanácsi rendelet 11. cikkében említett nemzeti versenyhatósághoz fordulnak.

9. cikk

Közös információs szolgáltatások nyújtása

(1) Közös információs szolgáltatások nyújtása esetén a továbbított adatoknak meg kell felelniük a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányításához szükséges szolgáltatások biztonságos nyújtásához előírt integritási és minőségi követelményeknek.

(2) A közös információs szolgáltatások ára az érintett szolgáltatás nyújtásának állandó és változó költségein alapul, emellett tartalmazhat megfelelő kockázatmegtérülést tükröző felárat is.

Az első albekezdésben említett költségeket az érintett szolgáltató egyéb tevékenységeire vonatkozó elszámolásoktól elkülönített számlán kell feltüntetni, és nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(3) A közös információs szolgáltató a (2) bekezdéssel összhangban határozza meg az árat, amelyet az érintett nemzeti felügyeleti hatóság értékel és hagy jóvá.

(4) Ami a tagállamok által a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésére kijelölt, adott nagyságú légtérben végzett műveleteket illeti, a léginavigációs szolgáltatóknak valós időben elérhetővé kell tenniük a releváns működési adatokat. A közös információs szolgáltatók ezeket az adatokat kizárólag az általuk nyújtott szolgáltatások operatív céljaira használhatják fel. A közös információs szolgáltatók részére megkülönböztetésmentes módon, a biztonság- és védelempolitikai érdekek sérelme nélkül kell hozzáférést biztosítani a releváns működési adatokhoz.

Az ilyen adatokhoz való hozzáférés díjainak az adatok elérhetővé tételének határköltségén kell alapulniuk.

~~9. cikk~~

Meteorológiai szolgáltatók kijelölése

~~(1) A tagállamok kijelölhetnek egy meteorológiai szolgáltatót, amely kizárólagos alapon szolgáltatja a meteorológiai adatok összességét vagy egy részét a tagállamok illetékességi körébe tartozó légtér egészében vagy egy részében, a biztonsági szempontokra is figyelemmel.~~

~~(2) A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot az e cikk keretében hozott, meteorológiai szolgáltató kijelölésére vonatkozó határozatokról.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

~~10.11. cikk~~

Teljesítményrendszer

(1) Az egységes európai égbolt keretében a léginnavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményének növelésére e céljából létre kell hozni a léginnavigációs szolgálatok és hálózati funkciókra teljesítményrendszerét ⇒ kell alkalmazni e cikkel és a 11–18. cikkel összhangban. ~~Ennek elemei:~~

(2) A teljesítményrendszer végrehajtása referencia-időszakokban történik, melyek időtartama legalább két, legfeljebb öt év lehet. A teljesítményrendszer magába foglalja a következőket:

a) az egész ~~Közösségre~~ ☒ Unióra ☒ érvényes teljesítménycélok ⇒ minden referencia-időszak tekintetében ~~a teljesítmény~~ olyan külsőfontosságú területein fő teljesítményterületeken, mint ~~a biztonság~~, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;

b) ~~nemzeti tervek~~ ☒ teljesítménytervek ☒ ~~vagy funkcionális légtérblokkok tervei~~, amelyek ⇒ kötelező ~~a teljesítménycélok~~ tartalmaznak ~~a közösségi szintű teljesítménycélok~~ teljesítménycélok ~~való összhang biztosítását szolgáló teljesítménycélok~~ ⇒ az a) pontban említett fő teljesítményterületeken, valamennyi referenciaidőszak vonatkozásában ⇒ ; ~~továbbá~~

c) a ~~léginnavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók~~ teljesítményének rendszeres felülvizsgálata, folyamatos ellenőrzése és összehasonlító teljesítményértékelése ⇒ a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken ⇒ .

A Bizottság a teljesítménycélok meghatározása vagy nyomon követése céljából további fő teljesítményterületeket állapíthat meg, amennyiben ez szükséges a teljesítmény javításához.

~~(2) Az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően a Bizottság kijelölheti az Eurocontrolt vagy bármely más független és illetékes szervet, hogy~~

„teljesítmény felülvizsgálati szervként” járjon el. A teljesítmény felülvizsgálati szerv feladata a Bizottság segítése együttműködésben a nemzeti felügyeleti hatóságokkal, és kérésre a nemzeti felügyeleti hatóságok támogatása az (1) bekezdésben említett teljesítményrendszer végrehajtásában. A Bizottság biztosítja, hogy a teljesítmény felülvizsgálati szerv a Bizottság által ráruházott feladatok ellátása során függetlenül járjon el.

(3) a) A Bizottság az. bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően elfogadja az egész Közösségre érvényes, légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó teljesítménycélokat, miután figyelembe vette a nemzeti felügyeleti hatóságok nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén e tárgyban kifejtett véleményét.

b) Az (1) bekezdés b) pontjában említett nemzeti vagy funkcionális légtérblokkterveket a nemzeti felügyeleti hatóságok készítik el, és a tagállamok fogadják el. Ezek a tervek tartalmazzák a kötelező nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű célokat, valamint a tagállamok által elfogadott, megfelelő ösztönző rendszert. A terveket a léginavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és adott esetben a repülőterek üzemeltetőivel és a repülőtéri koordinátorokkal egyeztetve kell elkészíteni.

e) A nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű céloknak az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal való összhangját a Bizottság értékeli, a (6) bekezdés d) pontjában említett értékelési kritériumok felhasználásával.

Abban az esetben, ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy vagy több nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű cél nem felel meg az értékelési kritériumoknak, az 5. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően határozhat úgy, hogy javasolja az érintett nemzeti felügyeleti hatóságoknak a teljesítménycél(ok) felülvizsgálatát. Az érintett tagállamok elfogadják ezeket a felülvizsgált célokat és a megfelelő intézkedéseket, amelyekről megfelelő időben értesítik a Bizottságot.

Abban az esetben, ha a Bizottság megállapítja, hogy a felülvizsgált teljesítménycélok és a megfelelő intézkedések nem megfelelőek, az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően határozhat arról, hogy az érintett tagállamok korrekciós intézkedéseket hozzanak.

Ehelyett a Bizottság megfelelő alátámasztó bizonyítékok esetén határozhat úgy is, hogy felülvizsgálja az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokat az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.

d) Az (1) bekezdésben említett teljesítményrendszer referencia-időszaka legalább három és legfeljebb öt év. Ebben az időszakban a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű célok teljesítésének megghiúsulása esetén a tagállamok és/vagy a nemzeti felügyeleti hatóságok alkalmazzák az általuk meghatározott megfelelő intézkedéseket. Az első referencia időszak a (6) bekezdésben említett végrehajtási szabályok elfogadásától számított első három évet foglalja magában.

e) A Bizottság rendszeresen értékeli a teljesítménycélok teljesítését, és az eredményeket az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszti.

(3) Az (1) bekezdésben említett teljesítményrendszerre az alábbi eljárások vonatkoznak ☒ A (2) bekezdés a), b) és c) pontja a következőkön alapul ☐ :

a) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményére vonatkozó adatok gyűjtése, megerősítése, vizsgálata, értékelése és terjesztése minden érintett fél – a

léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a repülőtér üzemeltetők, a nemzeti felügyeleti hatóságok, ⇨ az illetékes nemzeti hatóságok, ⇨ a tagállamok ⇨ , az Ügynökség, a hálózatmenedzser ⇨ és az Eurocontrol – tekintetében;

↴ új szöveg

- b) fő teljesítménymutatók olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;
- c) a teljesítmény ellenőrzésére vonatkozó mutatók olyan fő teljesítményterületeken, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;
- d) léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok kidolgozásának módszertana, valamint a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítményterv és teljesítménycélok kidolgozásának módszertana;
- e) a léginavigációs szolgáltatásokra és a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítményterv-tervezetek és célok értékelése;
- f) a teljesítménytervek nyomon követése, beleértve a teljesítménytervek és teljesítménycélok felülvizsgálatára, valamint az uniós szintű teljesítménycéloknak a referencia-időszak során történő felülvizsgálatára vonatkozó megfelelő riasztási mechanizmusokat;
- g) a léginavigációs szolgáltatók összehasonlító teljesítményértékelése;
- h) ösztönző rendszerek, többek között pénzügyi visszatartó intézkedések alkalmazása abban az esetben, ha a légiforgalmi szolgáltató a referencia-időszakban nem teljesíti a releváns kötelező teljesítménycélokat, vagy ha nem hajtotta végre a 35. cikkben említett releváns közös projekteket. Az ilyen pénzügyi visszatartó intézkedéseknek figyelembe kell venniük különösen azt, ha a teljesítménycélok be nem tartása vagy a közös projektek végrehajtásának elmulasztása miatt romlott az adott szolgáltató által nyújtott szolgáltatás minősége és hogy az milyen hatást gyakorolt a hálózatra;
- i) a forgalomra és a költségekre vonatkozó kockázatmegosztási mechanizmusok;
- j) a célok kitűzésére, a teljesítménytervek és teljesítménycélok értékelésére, a nyomon követésre és a teljesítményértékelésre vonatkozó ütemtervek;
- k) az útvonali és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások közös költségeinek a két szolgáltatáskategória közötti megosztására vonatkozó módszertan;
- l) a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtására jelentős hatást gyakorló, előre nem látható jelentős események kezelésére szolgáló mechanizmusok.

11. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok meghatározása

(1) A Bizottság a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadói bizottsági eljárással és az e cikk (2)–(3) bekezdésével összhangban minden referencia-időszakra nézve elfogadja az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság. Az uniós szintű teljesítménycélokkal

összefüggésben a Bizottság kiegészítő kiindulási értékeket, bontási értékeket vagy referenciaérték-csoportokat határozhat meg annak érdekében, hogy lehetővé tegye a teljesítményterv-tervezetek értékelését és jóváhagyását a 13. cikk (3) bekezdésében említett kritériumokkal összhangban.

(2) Az (1) bekezdésben említett uniós szintű teljesítménycélokat a következő alapvető kritériumok alapján kell meghatározni:

a) a teljesítménycéloknak fokozatosan és folyamatosan javítaniuk kell a léginavigációs szolgáltatások működési és gazdasági teljesítményét;

b) a teljesítménycéloknak reálisnak és az érintett referencia-időszak alatt megvalósíthatónak kell lenniük, ugyanakkor olyan hosszabb távú strukturális és technológiai fejlesztéseket kell előmozdítaniuk, amelyek lehetővé teszik a léginavigációs szolgáltatások hatékony, fenntartható és reziliens biztosítását.

(3) Uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatainak előkészítése céljából a Bizottság begyűjti a szükséges információkat az érdekelt felektől. A Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség véleményezéssel segíti a Bizottságot az említett határozatok elemzésében és előkészítésében.

12. cikk

Az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások besorolása

(1) Minden referencia-időszak kezdete előtt minden tagállam értesíti a Bizottságot arról, hogy az adott időszakban a felelősségi körükbe tartozó légtérben mely léginavigációs szolgáltatásokat kívánják útvonali léginavigációs szolgáltatásként, illetve közelségi léginavigációs szolgáltatásként besorolni. Ezzel egyidejűleg minden tagállam értesíti a Bizottságot az adott szolgáltatást nyújtó kijelölt légiforgalmi szolgáltatókról.

(2) A vonatkozó referencia-időszak kezdete előtt kellő idővel a Bizottság az egyes tagállamoknak címzett végrehajtási határozatokat fogad el arról, hogy az érintett szolgáltatások tervezett besorolása megfelel-e a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak. A Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség véleményezéssel segíti a Bizottságot az említett határozatok elemzésében és előkészítésében.

(3) Amennyiben egy, a (2) bekezdés szerint elfogadott határozat azt állapítja meg, hogy a tervezett besorolás nem felel meg a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak, az érintett tagállam a szóban forgó határozatra tekintettel új értesítést küld, amelyben a feltételek megfelelnek az említett kritériumoknak. A Bizottság a (2) bekezdéssel összhangban határozatot hoz az értesítésről.

(4) Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók az útvonali és közelségi léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet olyan besorolások alapján készítik el, amelyeket a Bizottság a 2. cikk 28. és 55. pontjában meghatározott kritériumoknak megfelelőnek minősített. A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség ugyanezeket a besorolásokat veszi alapul, amikor a 13. cikk (3) bekezdése szerint értékeli az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti költségmegosztást.

13. cikk

A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók útvonali léginavigációs szolgáltatásaira vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok

(1) Az útvonali légiforgalmi szolgáltatásokra kijelölt légiforgalmi szolgáltatók minden referencia-időszakra nézve teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el az általuk nyújtott és – adott esetben – más szolgáltatóktól beszerzett útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan.

A teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell elfogadni. A teljesítményterv-tervezeteknek az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken. A szóban forgó teljesítményterv-tervezeteknek figyelembe kell venniük az európai ATM-főtervet. A teljesítményterv-tervezeteket nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(2) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezeteknek tartalmazniuk kell a hálózatmenedzser által szolgáltatott releváns információkat. A teljesítményterv-tervezetek elfogadása előtt a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és – amennyiben szükséges – a katonai hatóságokkal, a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtéri koordinátorokkal. A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók e terveket benyújtják a tanúsításukért felelős illetékes nemzeti hatóságnak is, amely ellenőrzi az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelést.

(3) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteknek az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk valamennyi fő teljesítményterületen, és teljesíteniük kell a harmadik albekezdésben meghatározott további feltételeket.

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját a következő kritériumok alapján kell megállapítani:

a) amennyiben a bontási értékeket uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben állapították meg, a teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycélok összehasonlítása az említett bontási értékekkel;

b) a teljesítmény időbeli javulásának értékelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló teljes időszakra nézve;

c) az érintett légiforgalmi szolgáltató tervezett teljesítményszintjének összehasonlítása az ugyanazon referenciacsoportba tartozó más légiforgalmi szolgáltatókéval.

Ezenkívül a teljesítményterv-tervezetnek teljesítenie kell a következő feltételeket:

a) a célok meghatározásához és a célok referencia-időszak alatti elérését célzó intézkedésekhez alapul vett fő feltételezéseknek – beleértve az alapértékeket, a forgalom-előrejelzéseket és az alkalmazott gazdasági feltételezéseket is – pontosnak, megfelelőnek és koherensnek kell lenniük;

b) a teljesítményterv-tervezetnek teljesnek kell lennie az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében;

c) a díjak költségalapjának meg kell felelnie a 20. cikknek.

(4) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség értékeli a költségeknek az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti megosztását a 10. cikk (3) bekezdésének k) pontjában említett módszertan, valamint a különböző szolgáltatásoknak – a Bizottság által a 12. cikk szerint értékelt – besorolása alapján.

(5) Az (1) bekezdésben említett, az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket – beleértve adott esetben a költségeknek az útvonali és a közlekedési léginavigációs szolgáltatások közötti megosztását is – értékelés és jóváhagyás céljából be kell nyújtani a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséghez.

(6) Azon kijelölt légiforgalmi szolgáltató esetében, amely útvonali és közlekedési léginavigációs szolgáltatásokat egyaránt nyújt, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség mindenekelőtt a (4) bekezdéssel összhangban értékeli a költségeknek az érintett szolgáltatások közötti megosztását.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a költségek megosztása nem felel meg a (4) bekezdésben említett módszertannak vagy besorolásnak, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató olyan új teljesítményterv-tervezetet nyújt be, amely megfelel a szóban forgó módszertannak és besorolásnak.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a költségek megosztása megfelel az említett módszertannak és besorolásnak, erről határozatot hoz, és értesíti a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót és az érintett nemzeti felügyeleti hatóságot. A közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, a 14. cikkben említett teljesítményterv-tervezetek értékelésekor a nemzeti felügyeleti hatóságot kötik az említett határozat költségmegosztásra vonatkozó következtetései.

(7) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli az útvonali léginavigációs szolgáltatások teljesítménycéljait, valamint a teljesítményterveket. Amennyiben a (6) bekezdés alkalmazandó, ezt az értékelést azt követően kell elvégezni, hogy a (6) bekezdés negyedik albekezdésének megfelelően határozat született a költségmegosztásról.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy a teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, jóváhagyja azt.

Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó egy vagy több teljesítménycél nincs összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, vagy a teljesítményterv nem felel meg a (3) bekezdésben meghatározott további feltételeknek, megtagadja a jóváhagyást.

(8) Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (7) bekezdéssel összhangban megtagadta a teljesítményterv-tervezet jóváhagyását, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató benyújtja a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, ideértve szükség esetén a felülvizsgált célokat is.

(9) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a (8) bekezdésben említett felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet. Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség jóváhagyja azt.

Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet nem felel meg a szóban forgó kritériumoknak és feltételeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megtagadja a jóváhagyást, és felszólítja a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót, hogy nyújtsa be a végleges teljesítményterv-tervezetet.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség az uniós

szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat állapít meg az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára, figyelembe véve a (7) bekezdés szerinti határozatban tett megállapításokat. Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által ekként meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet csak azért utasítják el, mert nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell mind a teljesítményterv-tervezetben foglalt és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélokat, mind pedig a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

Amennyiben a (8) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, illetve azért, mert az nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek magában kell foglalnia a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a harmadik albekezdésnek megfelelően meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket, továbbá tartalmaznia kell a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

(10) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által jóváhagyott teljesítményterv-tervezeteket az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók végleges tervként elfogadják, és azokat nyilvánosan elérhetővé teszik.

(11) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 18. cikkel összhangban elfogadandó végrehajtási jogi aktusokban említett határidőn belül rendszeres jelentéseket ad ki az útvonali léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók teljesítményének nyomon követéséről, beleértve mind az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok, mind pedig a légiforgalmi szolgáltatók számára nyújtott útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok elérésének rendszeres értékelését, és ezen értékelések eredményeit nyilvánosan elérhetővé teszi.

A kijelölt légiforgalmi szolgáltató rendelkezésre bocsátja a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséhez szükséges információkat és adatokat. Ezek magukban foglalják a tényleges költségekre és bevételekre vonatkozó információkat és adatokat is. Amennyiben a teljesítménycélokat nem érik el, vagy a teljesítménytervet helytelenül hajtják végre, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a légiforgalmi szolgáltatók által végrehajtandó korrekciós intézkedéseket előíró határozatokat bocsát ki. E korrekciós intézkedések – amennyiben ez objektív tényezők alapján indokolt – magukban foglalhatják annak előírását, hogy a légiforgalmi szolgáltató az érintett szolgáltatások nyújtását egy másik légiforgalmi szolgáltatóra ruházza át. Amennyiben a teljesítménycélokat továbbra sem érik el, vagy ha a teljesítménytervet továbbra is helytelenül hajtják végre, vagy ha az előírt korrekciós intézkedéseket nem vagy nem megfelelően alkalmazzák, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban vizsgálatot folytat le, és véleményt terjeszt a Bizottság elé. A Bizottság a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.

**A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásaira
vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok**

(1) A közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatásokra kijelölt légiforgalmi szolgáltatók minden referencia-időszakra nézve teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el az általuk nyújtott és – adott esetben – más szolgáltatóktól beszerzett közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan.

A teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell elfogadni. A teljesítményterv-tervezeteknek az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken. A szóban forgó teljesítményterv-tervezeteknek figyelembe kell venniük az európai ATM-főtervet. A teljesítményterv-tervezeteket nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(2) A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezetnek tartalmazniuk kell a hálózatmenedzser által szolgáltatott releváns információkat. A teljesítményterv-tervezetek elfogadása előtt a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és – amennyiben szükséges – a katonai hatóságokkal, a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtéri koordinátorokkal. A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók e terveket benyújtják a tanúsításukért felelős illetékes nemzeti hatóságnak is, amely ellenőrzi az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelést.

(3) A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteknek a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat kell tartalmazniuk a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében valamennyi fő teljesítményterületen, és teljesíteniük kell a harmadik albekezdésben meghatározott további feltételeket.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját a következő kritériumok alapján kell megállapítani:

a) amennyiben a bontási értékeket uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben állapították meg, a teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycélok összehasonlítása az említett bontási értékekkel;

b) a teljesítmény időbeli javulásának értékelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló teljes időszakra nézve;

c) az érintett légiforgalmi szolgáltató tervezett teljesítményszintjének összehasonlítása az ugyanazon referenciacsoporthoz tartozó más légiforgalmi szolgáltatókéval.

Ezenkívül a teljesítményterv-tervezetnek teljesítenie kell a következő feltételeket:

a) a célok meghatározásához és a célok referencia-időszak alatti elérését célzó intézkedésekhez alapul vett fő feltételezéseknek – beleértve az alapértékeket, a forgalom-előrejelzéseket és az alkalmazott gazdasági feltételezéseket is – pontosnak, megfelelőnek és koherensnek kell lenniük;

b) a teljesítményterv-tervezetnek teljesnek kell lennie az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében;

c) a díjak költségalapjának meg kell felelnie a 20. cikknek.

(4) A közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezeteket értékelés és jóváhagyás céljából be kell nyújtani a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

(5) Azon kijelölt légiforgalmi szolgáltató esetében, amely mind útvonali, mind közlekedési léginavigációs szolgáltatásokat nyújt, a nemzeti felügyeleti hatóságnak benyújtandó, a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezet az a terv, amely a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a 13. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdésével összhangban a költségmegosztással kapcsolatban hozandó kedvező határozat tárgyát képezi.

(6) A nemzeti felügyeleti hatóság a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a közlekedési léginavigációs szolgáltatások teljesítménycéljait, valamint a teljesítményterveket. Amennyiben az (5) bekezdés alkalmazandó, a nemzeti felügyeleti hatóság a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség által a költségmegosztással kapcsolatban hozott határozat következtetéseire alapozza értékelését.

Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, jóváhagyja azt.

Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó egy vagy több teljesítménycél nincs összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, vagy a teljesítményterv nem felel meg a (3) bekezdésben meghatározott további feltételeknek, megtagadja a jóváhagyást.

(7) Amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság a (6) bekezdéssel összhangban megtagadta a teljesítményterv-tervezet jóváhagyását, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató benyújtja a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, ideértve szükség esetén a felülvizsgált célokat is.

(8) A nemzeti felügyeleti hatóság a (3) bekezdésben meghatározott kritériumok és feltételek szerint értékeli a (7) bekezdésben említett felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet. Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet megfelel ezeknek a kritériumoknak és feltételeknek, a nemzeti felügyeleti hatóság jóváhagyja azt.

Amennyiben a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet nem felel meg a szóban forgó kritériumoknak és feltételeknek, a nemzeti felügyeleti hatóság megtagadja a jóváhagyást, és felszólítja a kijelölt légiforgalmi szolgáltatót, hogy nyújtsa be a végleges teljesítményterv-tervezetet.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, a nemzeti felügyeleti hatóság az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat állapít meg az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára, figyelembe véve a (6) bekezdés szerinti határozatban tett megállapításokat. Az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell a nemzeti felügyeleti hatóság által ekként meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet csak azért utasítják el, mert nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell mind a teljesítményterv-tervezetben foglalt és a nemzeti felügyeleti hatóság által az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban

lévőnek ítélt teljesítménycélokat, mind pedig a nemzeti felügyeleti hatóság által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

Amennyiben a (7) bekezdéssel összhangban benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet azért utasítják el, mert az a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan olyan teljesítménycélokat tartalmaz, amelyek nem felelnek meg az uniós szintű teljesítménycéloknak, illetve azért, mert az nem felel meg a (3) bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek, az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató által benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetnek magában kell foglalnia a nemzeti felügyeleti hatóság által a harmadik albekezdésnek megfelelően meghatározott teljesítménycélokat, valamint az e célok elérésére irányuló intézkedéseket, továbbá tartalmaznia kell a nemzeti felügyeleti hatóság által nem teljesítettnek ítélt feltételekre tekintettel eszközölt szükséges módosításokat.

(9) A nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott teljesítményterv-tervezeteket az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltatók végleges tervként elfogadják, és azokat nyilvánosan elérhetővé teszik.

(10) Az érintett nemzeti felügyeleti hatóság rendszeres jelentéseket ad ki a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséről, beleértve a légiforgalmi szolgáltatók számára nyújtott közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok elérésének rendszeres értékelését, és ezen értékelések eredményeit nyilvánosan elérhetővé teszi.

A kijelölt légiforgalmi szolgáltató rendelkezésre bocsátja a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének nyomon követéséhez szükséges információkat és adatokat. Ezek magukban foglalják a tényleges költségekre és bevételekre vonatkozó információkat és adatokat is.

Amennyiben a teljesítménycélokat nem érik el, vagy a teljesítménytervet helytelenül hajtják végre, a nemzeti felügyeleti hatóság a légiforgalmi szolgáltatók által végrehajtandó korrekciós intézkedéseket előíró határozatokat bocsát ki. E korrekciós intézkedések – amennyiben ez objektív tényezők alapján indokolt – magukban foglalhatják annak előírását, hogy a légiforgalmi szolgáltató az érintett szolgáltatások nyújtását egy másik légiforgalmi szolgáltatóra ruházza át. Amennyiben a teljesítménycélokat továbbra sem érik el, vagy ha a teljesítménytervet továbbra is helytelenül hajtják végre, vagy ha az előírt korrekciós intézkedéseket nem vagy nem megfelelően alkalmazzák, a nemzeti felügyeleti hatóság felkéri a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, hogy a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban vizsgálatot folytasson le, a Bizottság pedig a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.

(11) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság által e cikk alapján hozott határozatok bírósági felülvizsgálat tárgyát képezhessék.

(12) Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a 3. cikk (8) bekezdésével összhangban a nemzeti felügyeleti hatóság feladatait látja el, a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség részére kell benyújtani az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítményterv-tervezettel együtt. Amennyiben az Ügynökség a 13. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdésében említettek szerint határozatot hozott a költségmegosztásról, az Ügynökséget a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások teljesítményterv-tervezeteinek értékelésekor köti ez a határozat.

15. cikk

A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség szerepe a közlekedési léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok nyomomon követésében

(1) A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség rendszeresen uniós szintű áttekintést készít a közlekedési léginavigációs szolgáltatások teljesítményéről és arról, hogy az hogy viszonyul az uniós szintű teljesítménycélokhoz.

(2) Az (1) bekezdésben említett áttekintés elkészítése céljából a nemzeti felügyeleti hatóságok értesítik a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget a 14. cikk (10) bekezdésében említett jelentéseikről, és rendelkezésre bocsátanak minden egyéb olyan információt, amelyet a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség e célból kérhet.

16. cikk

Hálózati teljesítményterv

(1) A hálózatmenedzser minden referencia-időszakra nézve hálózati teljesítményterv-tervezetet készít az általa ellátott valamennyi hálózati funkcióra vonatkozóan.

A hálózati teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell kidolgozni. Teljesítménycélokot kell tartalmaznia a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken.

(2) A hálózati teljesítményterv-tervezetet be kell nyújtani a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek és a Bizottságnak.

A teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség a Bizottság kérésére véleményt terjeszt a Bizottság elé a hálózati teljesítményterv-tervezetről a következő alapvető kritériumok alapján:

a) a teljesítmény idővel bekövetkező javulásának mérlegelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra nézve, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló időszakra nézve;

b) a hálózati teljesítményterv-tervezet teljessége az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében.

Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a hálózati teljesítményterv-tervezet teljes, és megfelelő teljesítményjavulást tükröz, a hálózati teljesítményterv-tervezetet végleges tervként elfogadja. Ellenkező esetben a Bizottság felülvizsgálta hálózati teljesítményterv-tervezet benyújtására kérheti fel a hálózatmenedzsert.

17. cikk

A teljesítménycélok és teljesítménytervek felülvizsgálata egy adott referencia-időszakban

(1) Amennyiben egy referencia-időszakban az uniós szintű teljesítménycélok a jelentősen megváltozott körülmények fényében már nem megfelelőek, és amennyiben a célok felülvizsgálata szükséges és arányos, a Bizottság felülvizsgálja ezeket az uniós szintű teljesítménycélokot. Ilyen határozatok meghozatalára a 11. cikk alkalmazandó. A felülvizsgálatot követően a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók új teljesítményterv-tervezeteket

fogadnak el, amelyekre a 13. és 14. cikk alkalmazandó. A hálózatmenedzser elkészíti az új hálózati teljesítményterv-tervezetet, amelyre a 16. cikk alkalmazandó.

(2) Az (1) bekezdésben említett, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatnak átmeneti rendelkezéseket kell tartalmaznia a 13. cikk (6) bekezdése és a 14. cikk (6) bekezdése szerint elfogadott végleges teljesítménytervek hatálybalépéséig tartó időszakra nézve.

(3) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók egy adott referencia-időszakban engedélyt kérhetnek egy vagy több teljesítménycél felülvizsgálatára az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségtől, a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében pedig az érintett nemzeti felügyeleti hatóságtól. Ilyen kérést akkor lehet benyújtani, ha elérték a riasztási küszöbértékeket, vagy ha a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók bizonyítják, hogy a teljesítménycélok alátámasztására használt kiindulási adatok, feltételezések és magyarázatok már nem pontosak, jelentős mértékben és tartósan megváltoztak, és ez a változás a teljesítményterv elfogadásának időpontjában nem volt előrelátható.

(4) Az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség, a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében pedig az érintett nemzeti felügyeleti hatóság csak akkor engedélyezi az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató számára a tervezett felülvizsgálat elvégzését, ha az szükséges és arányos, és amennyiben a felülvizsgált teljesítménycélok biztosítják az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhang fenntartását. Amennyiben a felülvizsgálatot engedélyezték, a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók a 13. és 14. cikkben meghatározott eljárásokkal összhangban új teljesítményterv-tervezeteket fogadnak el.

18. cikk

A teljesítményrendszer végrehajtása

A teljesítményrendszer végrehajtása érdekében a Bizottság részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 10. cikk (3) bekezdése, a 11., a 12., a 13., a 14., a 15., a 16. és a 17. cikk tekintetében, különös tekintettel a teljesítményterv-tervezetek kidolgozására, a teljesítménycélok meghatározására, az értékelésükre vonatkozó kritériumokra és feltételekre, a költségeknek az útvonali és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások közötti megosztására vonatkozó módszertanra, a teljesítmény nyomon követésére és a korrekciós intézkedések meghozatalára, valamint valamennyi eljárás ütemtervére. Ezeket a követelményeket és eljárásokat egy, a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusban kell meghatározni.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk

~~b) az ICAO „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Átfogó légiforgalmi szolgáltatási működési koncepció) című, 9854. sz. dokumentuma alapján a teljesítmény megfelelő, kulesfontosságú területeinek meghatározása, összhangban az ATM-főterv teljesítménykeretével, ideértve a biztonsággal, a környezetvédelemmel, a kapacitással és a költséghatékonysággal kapcsolatos területeket, szükség szerint átdolgozva az egységes európai égbolt egyedi igényeinek és e területek vonatkozó céljainak figyelembevétele érdekében,~~

~~valamint a teljesítmény legfontosabb mutatóinak meghatározása a teljesítmény mérésére;~~

~~e) a nemzeti és a funkcionális légtérblokkok szintjén keletkező információkat figyelembe vevő, az egész Közösségre érvényes teljesítménycélok meghatározása;~~

~~(6) A teljesítményrendszer részletes működéséről a Bizottság 2011. december 4-ig és megfelelő időn belül, az e rendeletben meghatározott határidők betartása céljából, végrehajtási szabályokat fogad el az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban. E végrehajtási szabályok a következőket foglalják magukban:~~

~~e) követelmények a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű teljesítménytervek kidolgozására a nemzeti felügyelő hatóságok által, amely tervek tartalmazzák a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű teljesítménycélokat és az ösztönző rendszert. A teljesítménytervek:~~

~~i. alapja a léginnavigációs szolgálatok üzleti terve;~~

~~ii. kiterjednek a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű költségalap minden költségelemére;~~

~~iii. tartalmazzák az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal összhangban lévő, kötelezően elérendő teljesítménycélokat; d) a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű teljesítménycélok értékelése a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű terv alapján; valamint~~

~~e) a nemzeti és funkcionális légtérblokkszintű teljesítménytervek ellenőrzése, beleértve a megfelelő riasztási mechanizmusokat; d) azon kritériumok, amelyek alapján eldönthető, hogy a nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű célok a referencia időszak alatt összhangban állnak-e az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal, és amelyek támogatják a riasztási mechanizmusokat;~~

~~e) az ösztönző rendszer tagállami létrehozására vonatkozó általános elvek;~~

~~f) a teljesítményrendszer működéséhez való alkalmazkodáshoz szükséges átmeneti rendelkezések alkalmazásáról szóló elvek, a végrehajtási szabályok elfogadásától számított 12 hónapot nem túllépve;~~

~~b) a teljesítménycélok teljesítésének értékelésével kapcsolatos referencia időszakok és időtartamok, valamint új célok meghatározása;~~

~~a) a (4) bekezdésben említett eljárások tartalma és ütemezése;~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

~~(5) A teljesítményrendszer megalkotásakor figyelembe kell venni, hogy az útvonali és a terminálokon nyújtott szolgáltatások, valamint a hálózati funkciók különböznek egymástól, és szükség esetén teljesítményfelmérés céljából is ennek megfelelően kell kezelni őket.~~

↓ 550/2004/EK (kiigazított
szöveg)

~~III. FEJEZET~~

~~DÍJSZÁMÍTÁSI RENDSZEREK~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 8. pont

~~14. cikk~~

~~Általános előírások~~

~~A 15. és 16. cikk előírásaival összhangban a léginavigációs szolgálatokra vonatkozó díjszámítási rendszernek a biztonság optimális szintjét fenntartva hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a légtérfelhasználóknak felszámított díjak meghatározása, kivetése és beszedése átláthatóbb legyen, a léginavigációs szolgálatok nyújtása költséghatékonyabbá váljon és a légi közlekedés hatékonyabban szerveződjön. E rendszer összhangban kell, hogy legyen a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezmény 15. cikkével, valamint az Eurocontrol útvonaldíjrendszerével is.~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 9. pont
(kiigazított szöveg)

~~19.15. cikk~~

~~⊗ Díjszámítási~~ ~~⊗~~ Alapelvek

↓ új szöveg

(1) A tagállamok azon lehetőségének sérelme nélkül, hogy az e cikk hatálya alá tartozó légiforgalmi szolgáltatások nyújtását közforrásból finanszírozzák, a léginavigációs szolgáltatások díjait a légtérfelhasználókra vonatkozóan kell meghatározni, kivetni és érvényesíteni.

(2) A díjak a légiforgalmi szolgáltatóknak a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített referencia-időszakok során a légtérfelhasználók számára nyújtott szolgáltatásokkal és funkciókkal kapcsolatos költségein alapulnak. A szükséges tökefejlesztéshez való hozzájárulás érdekében ezek a költségek magukban foglalhatják az eszközök észszerű megtérülését.

(3) A díjaknak ösztönözniük kell a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható biztosítását, a nagy fokú biztonság, a költséghatékonyság és a

teljesítménycélok elérése céljából, ösztönzik továbbá az integrált szolgáltatásnyújtást, ugyanakkor csökkentik a légi közlekedés környezeti hatásait.

(4) A légtérfelhasználókra kivetett díjakból származó bevételek pénzügyi többletet vagy veszteséget eredményezhetnek a légiforgalmi szolgáltatók számára a 10. cikk (3) bekezdésének h) pontjában említett ösztönző rendszerek és a 10. cikk (3) bekezdésének i) pontjában említett kockázatmegosztási mechanizmusok alkalmazása miatt.

(5) Az e cikkel összhangban a légtérfelhasználókra kivetett díjakból származó bevételek nem használhatók fel olyan szolgáltatások finanszírozására, amelyeket a 8. cikkel összhangban piaci feltételek mellett nyújtanak.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított költségeire, tényleges költségeire és bevételeire vonatkozó pénzügyi adatokat jelenteni kell a nemzeti felügyeleti hatóságoknak és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek, és azokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

20. cikk

A díjak költségalapja

(1) Az útvonali léginavigációs szolgáltatások díjainak és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások díjainak költségalapja az érintett útvonali díjszámítási körzetben és közelkörzeti díjszámítási körzetben nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó, a 13. és 14. cikkel összhangban elfogadott teljesítménytervekben megállapított költségeknek felel meg.

(2) Az (1) bekezdésben említett megállapított költségeknek magukban kell foglalniuk a releváns berendezések és szolgálatok költségeit, a tőkebefektetés után járó megfelelő kamatösszegeket és az eszközök értékcsökkenését, valamint a karbantartás, az üzemeltetés, az igazgatás és az ügyvitel költségeit.

(3) Az (1) bekezdésben említett megállapított költségek magukban foglalják még az alábbi költségeket is:

a) a légiforgalmi szolgáltatóknál a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek fizetett díjakkal kapcsolatban felmerülő költségek;

b) a légiforgalmi szolgáltatóknál a nemzeti felügyeleti hatóságok általi felügyelettel és tanúsítással kapcsolatban felmerülő költségek vagy azok egy része, kivéve, ha a tagállamok egyéb pénzügyi forrásokat használnak fel e költségek fedezésére;

c) a légiforgalmi szolgáltatóknál a léginavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók ellátásával kapcsolatban felmerülő költségek, beleértve a hálózatmenedzserre bízott feladatokat is, kivéve, ha a tagállamok egyéb pénzügyi forrásokat használnak fel e költségek fedezésére.

(4) A megállapított költségek nem foglalják magukba sem a tagállamok által kiszabott, a 42. cikkben említett szankciók költségeit, sem a 13. cikk (11) bekezdésében és a 14. cikk (10) bekezdésében említett korrekciós intézkedések költségeit.

(5) Nem megengedett a kereszttámogatás az útvonali léginavigációs szolgáltatások és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások között. Mind az útvonali léginavigációs szolgáltatásokhoz, mind a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket átlátható módszertan alapján arányosan kell megosztani a kétféle szolgáltatás között. A fenti két kategória egyikébe tartozó, különböző léginavigációs szolgáltatások közötti kereszttámogatás csak objektív okokkal megindokolt és átláthatóan azonosított esetekben megengedett, összhangban a 25. cikk (3) bekezdésével.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók részletesen tájékoztatják költségalapjukról a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget, a nemzeti felügyeleti hatóságokat és a Bizottságot. E célból a költségeket a 25. cikk (3) bekezdése szerinti számviteli elkülönítéssel összhangban a személyzeti költségek, a személyzeti költségektől eltérő működési költségek, az értékcsökkenési költségek, a tőkeköltségek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek fizetett díjakból és illetékekből eredő költségek és a rendkívüli költségek megkülönböztetésével kell lebontani.

21. cikk

Egységdíjak meghatározása

(1) Az egységdíjakat naptári évenként és díjszámítási körzetenként kell meghatározni a megállapított költségek és a teljesítménytervekben meghatározott forgalmi előrejelzések, valamint a korábbi évekből és egyéb bevételekből eredő alkalmazandó kiigazítások alapján.

(2) Az egységdíjakat a nemzeti felügyeleti hatóságok határozzák meg, miután a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség ellenőrizte, hogy azok megfelelnek-e a 19. és 20. cikknek, valamint e cikknek. Amennyiben a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megállapítja, hogy az egységdíj nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett nemzeti felügyeleti hatóság ennek megfelelően felülvizsgálja az egységdíjat. Amennyiben az egységdíj továbbra sem felel meg az említett követelményeknek, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség vizsgálatot folytat le, és a 24. cikk (2) bekezdésével összhangban véleményt terjeszt a Bizottság elé, a Bizottság pedig a 24. cikk (3) bekezdésével összhangban intézkedéseket hozhat.

Díjszabási célokból és abban az esetben, ha a szűk keresztmetszet jelentős hálózati problémákat okoz, beleértve a környezeti teljesítmény romlását, a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási rendelet útján az egységes európai égbolt légtérén belüli útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan közös egységdíjat, ennek alkalmazására pedig részletes szabályokat és eljárásokat határozhat meg. Az első albekezdésben említett közös egységdíjat az érintett léginavigációs szolgáltatók különböző egységdíjainak súlyozott átlaga alapján kell kiszámítani. A közös egységdíjból befolyó bevételeket az érintett légiforgalmi szolgáltatók jövedelemsemlegességének elérése érdekében újra el kell osztani.

22. cikk

A díjak megállapítása

(1) A léginavigációs szolgáltatások nyújtásáért a légtérfelhasználókra megkülönböztetésmentes feltételek mellett díjat kell kivetni, figyelembe véve a különböző érintett légijármű-típusok viszonylagos kapacitását. Amikor egyazon szolgáltatás igénybevételéért különböző légtérfelhasználókra vetnek ki díjakat, semmiféle megkülönböztetés nem alkalmazható a felhasználó állampolgársága vagy besorolása alapján.

(2) Valamely útvonali díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó útvonali léginavigációs szolgáltatás díját az adott útvonali díjszámítási körzetre megállapított egységdíj és az adott repülésre vonatkozó útvonali szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani. A díj egy vagy több változó összetevőből áll, amelyek mindegyike objektív tényezőkön alapul.

(3) Valamely közelkörzeti díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó közelkörzeti léginavigációs szolgáltatás díját az adott közelkörzeti díjszámítási körzetre megállapított

egységdíj és az adott repülésre vonatkozó közelkörzeti szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani. A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások díjának kiszámítása céljából egy járat megközelítési és indulási fázisa egyetlen járatnak számít. A díj egy vagy több változó összetevőből áll, amelyek mindegyike objektív tényezőkön alapul.

(4) Egyes légtérfelhasználók – különösen a könnyű légi járművek és állami légi járművek üzemeltetői számára – mentesítés engedélyezhető a léginavigációs díjak megfizetése alól, feltéve, hogy e mentesség költségét egyéb forrásokból fedezik és nem hárítják át más légtérfelhasználókra.

(5) A díjakat úgy kell modulálni, hogy az ösztönözze a léginavigációs szolgáltatókat, a repülőtereket és a légtérfelhasználókat a környezeti teljesítmény vagy a szolgáltatásminőség javításának – például a fenntartható alternatív üzemanyagok fokozott használatának, a kapacitás növelésének, a késések csökkentésének és a fejlődés fenntarthatóságának – a támogatására, az optimális biztonsági szint fenntartása mellett, különösen az európai ATM-főterv végrehajtása tekintetében. A díjmoduláció pénzügyi előnyöket vagy hátrányokat tartalmaz, és a légiforgalmi szolgáltatók szempontjából jövedelemsemleges.

23. cikk

A teljesítményrendszer végrehajtása

A díjszámítási rendszer végrehajtása céljából a Bizottság részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 19., 20., 21. és 22. cikk tekintetében, különös tekintettel a költségalapokra és a megállapított költségekre, az egységdíjak megállapítására, az ösztönző rendszerekre és a kockázatmegosztási mechanizmusokra, valamint a díjak modulációjára. Ezeket a követelményeket és eljárásokat egy, a 37. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusban kell meghatározni.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 9. pont

~~a) a légtérfelhasználók között elosztandó költség a léginavigációs szolgáltatók ellátásának megállapított költsége, ideértve a tőkebefektetés után járó megfelelő kamatösszegeket és az eszközök értékesülését, valamint a karbantartás, az üzemeltetés, az igazgatás és az ügyvitel költségeit. A megállapított költségek alatt azok a költségek értendők, amelyeket a tagállamok nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén a keretrendelet 11. cikkében említett referencia-időszak minden naptári évében meghatározott referencia-időszak elején vagy annak során, a keretrendelet 11. cikkében rögzített riasztási mechanizmusok alkalmazásával a megfelelő kiigazítások megtétele után megállapítanak;~~

~~b) az ezzel összefüggésben figyelembe veendő költségek az európai régióra vonatkozó ICAO regionális léginavigációs terv szerint meghatározott és megvalósított létesítményekkel, illetve szolgáltatásokkal kapcsolatban megállapított költségek. Ide sorolhatók a nemzeti felügyeleti hatóságok és/vagy minősített szervezetek részéről felmerülő költségek, valamint az adott tagállam és a szolgáltató részéről a léginavigációs szolgáltatók ellátásával kapcsolatban felmerülő egyéb költségek is. Nem tartoznak ide a tagállamok által a keretrendelet 9. cikke szerint kiszabott szankciók költségei, sem a tagállamok által a keretrendelet 11. cikke szerint meghatározott korrekciós intézkedések költségei;~~

~~e) a funkcionális légtérblokkok vonatkozásában a tagállamok közötti keretszabályozások részeként a tagállamok ésszerű erőfeszítéseket tesznek a díjszabási politikát meghatározó közös alapelvek elfogadására;~~

~~d) a különböző léginnavigációs szolgálatok költségét minden egyes szolgálatra vonatkozóan külön-külön határozzák meg a 12. cikk (3) bekezdése szerint;~~

~~e) nem megengedett a kereszttámogatás az útvonali és a repülőtéri szolgáltatások között. A mind a repülőtéri, mind az útvonali szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket átlátható módszertan alapján arányosan kell felosztani a kétféle szolgáltatás között. A fenti két kategória egyikébe tartozó, különböző léginnavigációs szolgálatok közötti kereszttámogatás csak objektív okokkal megindokolt és egyértelműen azonosított esetekben megengedett.~~

~~f) biztosítani kell a díjak költségalapjának átláthatóságát. Végrehajtási szabályokat kell elfogadni a szolgáltatók általi tájékoztatásadásra annak érdekében, hogy lehetővé váljon a szolgáltató előrejelzéseinek, tényleges költségeinek és bevételeinek felülvizsgálata. A nemzeti felügyeleti hatóságok, a szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a Bizottság és az Eurocontrol között rendszeres információesere zajlik.~~

~~(3) A tagállamoknak a következő alapelveket kell alkalmazniuk a (2) bekezdéssel összhangban a díjak megállapításakor:~~

~~a) megkülönböztetéstől mentes feltételekkel kell megállapítani a léginnavigációs szolgálatokért fizetendő díjakat. Amikor egyazon szolgáltatás igénybevételéért különböző légtérfelhasználókra vetnek ki díjakat, semmiféle megkülönböztetés nem alkalmazható a felhasználó állampolgársága vagy besorolása alapján;~~

~~b) egyes felhasználók, különösen könnyű légi járművek és állami légi járművek üzemeltetőjének mentesítése engedélyezhető, feltéve, hogy e mentesség költségét nem hárítják át más felhasználókra;~~

~~c) a díjakat naptári évre vonatkozóan kell meghatározni a megállapított költségek alapján, vagy meghatározhatók még a tagállamok által a maximális egységár vagy a legfeljebb ötéves időszakon belül az egyes évekre szóló bevétel meghatározásának feltételei szerint;~~

~~d) a léginnavigációs szolgálatok bevétele biztosíthatja a befektetett eszközök szükséges fejlesztéséhez az eszközök ésszerű megtérülését;~~

~~e) a díjnak tükrözniük kell a légtérfelhasználók számára rendelkezésre boesátott léginnavigációs szolgálatok és berendezések költségét, figyelembe véve a különféle érintett légi jármű típusok viszonylagos kapacitását;~~

~~f) a díjak ösztönzőleg hatnak a léginnavigációs szolgálatok biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható ellátására, a nagyfokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint ösztönzik az integrált szolgáltatások nyújtását, ugyanakkor csökkentik a légi közlekedés környezeti hatásait. Ezért a nemzeti vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kidolgozott teljesítménytervekhez kapcsolódóan a nemzeti felügyeleti hatóságok bevezethetnek olyan, esetlegesen pénzügyi előnyöket és hátrányokat jelentő ösztönzőket is magukban foglaló mechanizmusokat, amelyek a léginnavigációs szolgáltatókat és/vagy a légtérfelhasználókat az optimális biztonsági szint fenntartása mellett a rendelkezésre boesátott léginnavigációs szolgálatok javítására, például a kapacitásbővítésre, a késések mérséklésére és a fenntartható fejlődés megvalósítására ösztönzik.~~

~~(4) A Bizottság részletes végrehajtási szabályokat fogad el e cikk tekintetében a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.~~

~~15. cikk~~

A megfelelés felülvizsgálata

~~(1) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve biztosítja a 14. és 15. cikkben említett alapelveknek és szabályoknak való megfelelés folyamatos felülvizsgálatát. A Bizottság törekszik arra, hogy létrehozza az Eurocontrol szakértelmének felhasználásához szükséges mechanizmusokat, továbbá a felülvizsgálat eredményeit megosztja a tagállamokkal, az Eurocontrollal és a légtérfelhasználók képviselőivel.~~

~~(2) Egy vagy több olyan tagállam kérésére, amely úgy ítéli meg, hogy a 14. és 15. cikkben említett alapelveket és szabályokat nem megfelelően alkalmazták, vagy saját kezdeményezésére a Bizottság kivizsgálja az érintett alapelvek és/vagy szabályok nem teljesítésére, illetve nem alkalmazására vonatkozó állításokat. A 18. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság a vizsgálat eredményeit megosztja a tagállamokkal, az Eurocontrollal és a légtérfelhasználók képviselőivel. Egy adott kérelem kézhezvételétől számított két hónapon belül a keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően az érintett tagállam meghallgatása után és az egységes égbolttal foglalkozó bizottsággal folytatott konzultációt követően a Bizottság határozatot hoz az e rendelet 14. és 15. cikkének alkalmazásáról és arról, hogy az érintett gyakorlat folytatható-e.~~

~~(3) A Bizottság a tagállamoknak címezi a határozatát, és annyiban tájékoztatja arról a szolgáltatót, amennyiben az jogilag érintett. A tagállamok egy hónapon belül a Tanáchoz fordulhatnak a Bizottság határozatával. A Tanács minősített többséggel eljárva egy hónapon belül eltérő határozatot hozhat.~~

↓ új szöveg

24. cikk

A teljesítmény- és díjszámítási rendszereknek való megfelelés felülvizsgálata

(1) A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja, hogy a légiforgalmi szolgáltatók és adott esetben a tagállamok megfelelnek-e a 10–17. és a 19–22. cikknek, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusoknak. A Bizottság a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséggel és a nemzeti felügyeleti hatóságokkal konzultálva jár el.

(2) Egy vagy több tagállam, valamely nemzeti felügyeleti hatóság vagy a Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség az (1) bekezdésnek megfelelően kivizsgálja a feltételezett meg nem felelést. Amennyiben meg nem felelésre utaló jelek merülnek fel, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség saját kezdeményezésére is indíthat vizsgálatot. A tagállam, az érintett nemzeti felügyeleti hatóság és az érintett kijelölt légiforgalmi szolgáltató meghallgatását követően az Ügynökség a kérelem kézhezvételétől számított négy hónapon belül lezárja a vizsgálatot. A 41. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség megosztja a vizsgálat eredményeit az érintett tagállamokkal, az érintett légiforgalmi szolgáltatókkal és a Bizottsággal.

(3) A Bizottság véleményt adhat ki arról, hogy a tagállamok és/vagy a légiforgalmi szolgáltatók betartották-e a 10–17. és a 19–22. cikket, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokat, és véleményéről értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat és légiforgalmi szolgáltatót.

↓ 550/2004/EK (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

25.12. cikk

☒ A léginavigációs szolgáltatók ~~☒ Az~~ elszámolásainak ~~☒ a~~ átláthatósága

(1) A léginavigációs szolgáltatók tulajdoni, illetve jogi ~~formájuktól~~ ☒ struktúrájuktól ☒ függetlenül ⇒ évente ⇐ összeállítják, ~~könyvvizsgálatra benyújtják~~ és közzéteszik pénzügyi elszámolásait. Ezen elszámolásoknak összhangban kell lenniük ~~vannak~~ az Közösség ☒ Unió ☒ által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a ☒ léginavigációs ☒ szolgáltató jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a szolgáltatónak ~~arra kell törekednie, hogy~~ a lehető legnagyobb mértékben meg kell közelítenie e megfelelést. ~~(2) A léginavigációs szolgáltatók minden esetben éves jelentést tesznek közzé, és rendszeresen független könyvvizsgálatnak vetik alá magukat ☒ az e bekezdésben említett elszámolásokra vonatkozóan ☒.~~

↓ új szöveg

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok és a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökség jogosultak hozzáférni a felügyeletük alá tartozó léginavigációs szolgáltatók elszámolásaihoz. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy más felügyeleti hatóságok számára is hozzáférést biztosítanak ezekhez az elszámolásokhoz.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 7. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(3) ⇒ A megkülönböztetés, kereszttámogatás és a versenytorzulás elkerülése érdekében ⇐ ~~Ha a léginavigációs szolgáltatók egymással összefüggő szolgáltatásokat nyújtanak, akkor~~ ⇒ belső számvitelükben külön elszámolást vezetnek minden egyes léginavigációs szolgáltatásról ⇐ ~~a 14. cikkben említett, a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó díjszámítási rendszerrel összhangban meghatározzák és közzéteszik a léginavigációs szolgáltatókból eredő költségeket és bevételeket, valamint adott esetben összevont (konszolidált) beszámolókat vezetnek a más, nem léginavigációs szolgáltatók vonatkozásában, azon előírásoknak megfelelően úgy, mintha a szóban forgó ☒ ezeket a ☒ szolgáltatásokat külön vállalkozások nyújtanák ☒ végeznék ☒.~~ ⇒ A léginavigációs szolgáltatók ugyancsak külön elszámolásokat vezetnek minden egyes tevékenységről, ha: ⇐

- a) a 8. cikk (1) bekezdésének megfelelően beszerzett léginavigációs szolgáltatásokat és az említett rendelkezés hatálya alá nem tartozó léginavigációs szolgáltatásokat nyújt;
- b) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt és bármilyen jellegű egyéb tevékenységet végez, beleértve a közös információs szolgáltatásokat is;
- c) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt az Unióban és harmadik országokban.

A megállapított költségeket, a tényleges költségeket és a léginavigációs szolgáltatásokból származó bevételeket le kell bontani személyzeti költségekre, a személyzeti költségektől eltérő működési költségekre, értékcsökkenési költségekre, tőkeköltségekre, a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek fizetett díjakból és illetékekből eredő költségekre, valamint rendkívüli költségekre, és ezeket a bizalmas adatok védelme mellett nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(4) A költségekre és bevételekre vonatkozó, a 19. cikk (6) bekezdésének megfelelően bejelentett pénzügyi adatokat és az egységszámítások kiszámítása szempontjából releváns egyéb információkat a nemzeti felügyeleti hatóság vagy egy, az érintett léginavigációs szolgáltatótól független és a nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott szervezet vizsgálja vagy ellenőrzi. Az audit következtetéseit nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

~~(4) A tagállamok kijelölik azokat az illetékes hatóságokat, amelyek jogosultak hozzáférni az illetékességi körükbe tartozó légtérben belül szolgálatokat ellátó szolgáltatók elszámolásaihoz.~~

~~(5) A tagállamok a nemzetközi számviteli standardok alkalmazásáról szóló, 2002. július 19-i 1606/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵² 9. cikkének átmeneti rendelkezéseit alkalmazhatják azokra a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozóan, amelyek e rendelet alkalmazási körébe tartoznak.~~

~~9a. cikk~~

~~Funkcionális légtérblokkok~~

~~(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a funkcionális légtérblokkok kialakítása 2012. december 4-ig megtörténjen, tekintettel az egységes európai égbolton belül a légiforgalmi szolgáltatási hálózat szükséges kapacitásának és hatékonyságának elérésére, valamint a légiközlekedési rendszer általában vett teljesítményének növelésére és a káros környezeti hatások csökkentésére.~~

~~(3) A tagállamok, különösen a szomszédos funkcionális légtérblokkokat létrehozó tagállamok a lehető legnagyobb mértékben együttműködnek e rendelkezés teljesítésének biztosítása~~

⁵²

~~HL L 243., 2002.9.11., 1. o.~~

érdekében. Ha indokolt, az együttműködés a funkcionális légtérblokkokban részt vevő harmadik országokra is kiterjedhet.

~~(2) A funkcionális légtérblokkoknak különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:~~

- ~~a) biztonsági elemzésekkel kell megindokolni a létrehozásukat;~~
- ~~b) a légi forgalom áramlását figyelembe véve lehetővé teszik a légtér optimális kihasználását;~~
- ~~c) biztosítják az összhangot a légtérrendelet 6. cikke értelmében létrehozott európai útvonalhálózattal;~~
- ~~d) létjogosultságuk általános hozzáadott értékük alapján, beleértve a műszaki és emberi erőforrások optimális kihasználását is, a költség-haszon elemzések fényében indokolt;~~
- ~~e) biztosítják a légiforgalmi szolgálati egységek között a légiforgalmi irányítási feladatkör gördülékeny és rugalmas átadását;~~
- ~~f) kompatibilitást biztosítanak a különböző légtér-konfigurációk között, optimalizálva többek között a jelenlegi repüléstájékoztató körzeteket;~~
- ~~g) összhangban állnak az ICAO-n belül megkötött regionális megállapodásokból eredő feltételekkel;~~
- ~~h) tiszteletben tartják az e rendelet hatálybalépésének napján fennálló körzeti megállapodásokat, különösen azokat, amelyekben európai harmadik országok vesznek; valamint~~
- ~~i) elősegítik az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal való összhangot.~~

~~(3) Funkcionális légtérblokk kizárólag azon tagállamok és adott esetben harmadik országok közötti kölesönös megállapodással hozható létre, amelyek joghatósága alá tartozik a funkcionális légtérblokkba tartozó légtér valamely része.~~

~~Azt megelőzően, hogy tájékoztatná a Bizottságot egy funkcionális légtérblokk létrehozásáról, az érintett tagállamok megfelelő információkkal látják el a Bizottságot, a többi tagállamot és az egyéb érdekelt feleket, és lehetőséget adnak nekik arra, hogy megtegyék észrevételeiket.~~

~~(4) Amennyiben a funkcionális légtérblokk olyan légtérre vonatkozik, amely teljes egészében vagy részben egy vagy több tagállam joghatósága alá tartozik, a funkcionális légtérblokkot létrehozó megállapodásnak tartalmaznia kell az arra vonatkozó szükséges rendelkezéseket ideértve az átmeneti intézkedéseket is, hogy a blokk módosítása és egy tagállamnak a blokkból való kilépése milyen módon történhet.~~

~~(5) Ha két vagy több tagállam között nehézségek merülnek fel egy, a joghatóságuk alá tartozó légtérrel érintő, határon átnyúló funkcionális légtérblokk tekintetében, az érintett tagállamok együttesen véleményezés céljából az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszthetik az ügyet. A véleményt az érintett tagállamoknak kell címezni. A (63) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok figyelembe veszik e véleményt annak érdekében, hogy megoldást találjanak.~~

~~(6) A tagállamoktól a (3) és (4) bekezdésben említett megállapodásokról és nyilatkozatokról szóló értesítés kézhezvételét követően, a Bizottság megvizsgálja, hogy az egyes funkcionális légtérblokkok megfelelnek-e a (2) bekezdésben foglalt követelményeknek, és a vizsgálat eredményét megvitatásra az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszti. Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy egy vagy több funkcionális légtérblokk nem felel meg a követelményeknek, párbeszédet kezdeményez az érintett tagállamokkal a helyzet orvoslására meghozandó intézkedésekre vonatkozó konszenzus kialakítása céljából.~~

~~(7) A (6) bekezdés sérelme nélkül, a (3) és (4) bekezdésben említett megállapodásokról és nyilatkozatokról értesíteni kell a Bizottságot az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzététel céljából. E közzétételben meg kell határozni az adott határozat hatálybalépésének napját.~~

~~(8) A keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően 2010. december 4-ig iránymutatásokat kell kidolgozni a funkcionális légtérblokkok létrehozására és módosítására vonatkozóan.~~

~~(9) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően 2011. december 4-ig végrehajtási szabályokat fogad el azon információkról, amelyeket az érintett tagállamok a funkcionális légtérblokkok létrehozását és módosítását megelőzően e cikk (3) bekezdése szerint kell, hogy nyújtsanak.~~

~~9b. cikk~~

~~Funkcionális légtérblokkrendszer-koordinátor~~

~~(1) A funkcionális légtérblokkok kialakításának előmozdítása érdekében a Bizottság kijelölhet egy természetes személyt a funkcionális légtérblokkrendszer koordinátorává (a továbbiakban: koordinátor). A Bizottság a keretrendelet 5. cikke (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően jár el.~~

~~(2) A 9a. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a koordinátor a funkcionális légtérblokkok létrehozásának felgyorsítása érdekében az érintett tagállamok és adott esetben az ugyanazon funkcionális légtérblokkban részt vevő harmadik országok kérésére elősegíti a tárgyalási folyamatuk során támadt nehézségek megoldását. A koordinátor az érintett tagállamoktól és adott esetben az ugyanazon funkcionális légtérblokkban részt vevő harmadik országoktól kapott felhatalmazás alapján jár el.~~

~~(3) A koordinátor tevékenysége során pártatlan marad, különösen a tagállamok, harmadik országok, a Bizottság és az érdekeltek tekintetében.~~

~~(4) A koordinátor a feladatának ellátása során kapott információkat nem hozhatja nyilvánosságra, kivéve, ha arra az érintett tagállamoktól vagy adott esetben harmadik országoktól felhatalmazást kap.~~

~~(5) A koordinátor a kijelölését követően háromhavonta jelentést tesz a Bizottságnak, az egységes égbolttal foglalkozó bizottságnak és az Európai Parlamentnek. Jelentésébe bele kell foglalnia a tárgyalások összefoglalóját és azok eredményét.~~

~~(6) A koordinátor megbízatása a funkcionális légtérblokkokról szóló utolsó megállapodás aláírásakor, de legkésőbb 2012. december 4-én lejár.~~

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

IV. FEJEZET

✧ HÁLÓZATMENEDZSMENT ✧

~~26.6~~ cikk

Hálózati ✧ funkciók ✧ ~~Hálózatkezelés és kialakítás~~

(1) A légiforgalmi szolgáltatási ~~(ATM)~~ hálózat funkcióinak ~~lehetővé kell tenniük~~ ⇒ biztosítaniuk kell ⇒ a légtér ⇒ és a szükséges erőforrások fenntartható és hatékony ⇒ ~~optimális~~ kihasználását, ~~és Biztosítaniuk kell~~ ✧ továbbá ✧, hogy a légtérfelhasználók a kívánt ⇒ környezetvédelmi szempontból optimális ⇒ útvonalakon repülhessenek, miközben a lehető legnagyobb mértékben biztosítaniuk kell a légtérhez és a léginnavigációs szolgálatokhoz való hozzáférést. ⇒ A (2) és (3) bekezdésben felsorolt ⇒ ~~E~~ hálózati funkcióknak ⇒ támogatniuk kell az uniós szintű teljesítménycélok elérését, és működési követelményeken kell alapulniuk ⇒ ~~célja a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokkok szintjén tett kezdeményezések támogatása, és ezeket a szabályozási és operatív feladatok szétválasztását tiszteletben tartva kell kialakítani.~~

(2) ~~Az (1) bekezdésben említett célok elérése érdekében és a nemzeti útvonalakkal és légtérstruktúrákkal kapcsolatos tagállami hatáskörök sérelme nélkül a Bizottság különösen~~ Az alábbi ✧ (1) bekezdésben említett hálózati ✧ funkciók az alábbiakat foglalják magukban végrehajtását biztosítja:

- a) ~~az~~ európai ~~útvonalhálózat~~ ⇒ légtérszerkezetek ⇒ kialakítása ⇒ és irányítása ⇒;
- ⇒ b) légiforgalmi áramlás-szervezés; ⇒

~~c)~~ az általános légi forgalom által használt repülési frekvenciasávok terén szűkösen rendelkezésre álló erőforrások koordinálása, különösen a rádiófrekvenciák, valamint a radar válaszjeladó kódok koordinálása.

↓ új szöveg

(3) Az (1) bekezdésben említett hálózati funkciók kiterjednek még az alábbiakra is:

- a) a légtérkialakítás optimalizálása a hálózat szempontjából, valamint a légiforgalmi szolgáltatások átruházásának megkönnyítése a légiforgalmi szolgáltatókkal és a tagállami hatóságokkal való együttműködés révén;
- b) a légiforgalom-irányítási kapacitás rendelkezésre bocsátásának irányítása a hálózatban, a kötelező hálózatműködtetési tervben (NOP) meghatározottak szerint;
- c) koordinációs és támogatási funkció hálózati válság esetén;
- d) légiforgalmi áramlás- és kapacitás-szervezés;
- e) az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítésére irányuló végrehajtási tevékenységek tervezésének, nyomon követésének és koordinálásának irányítása az európai ATM-főtervvel összhangban, figyelembe véve az üzemeltetési igényeket és a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat;
- f) az európai ATM-hálózati infrastruktúra működésének nyomon követése.

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont

(4) ~~Az első albekezdésben~~ (2) és (3) bekezdésben felsorolt funkciók nem foglalják magukban általános hatályú kötelező intézkedések elfogadását vagy politikai mérlegelési jog gyakorlását. ~~Figyelembe veszik a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokkok szintjén tett javaslatokat.~~ E feladatokat a katonai hatóságokkal együttműködve kell végrehajtani, a rugalmas légtérfelhasználással kapcsolatos eljárásokkal összhangban.

↓ új szöveg

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 36. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet módosítására annak érdekében, hogy a (2) és (3) bekezdésben felsoroltakat további funkciókkal egészítse ki, amennyiben ez a hálózat működése és teljesítménye szempontjából szükséges.

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont
(kiigazított szöveg)

27. cikk

⊗ A hálózamenedzser ⊗

↓ új szöveg

(1) A 26. cikkben említett célkitűzések elérése érdekében a Bizottság – adott esetben az Ügynökség támogatásával – biztosítja, hogy a hálózatmenedzser a (4) bekezdésben említett feladatok elvégzésével hozzájáruljon a 26. cikkben meghatározott hálózati funkciók végrehajtásához.

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont
(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

(2) A Bizottság ~~az egységes égbolttal foglalkozó bizottsággal való konzultációt követően és a (4) bekezdésben említett végrehajtási szabályokkal összhangban átruházhatja az Eurocontrolra vagy más, független és illetékes szervre~~ ⊗ jelölhet ki ⊗ ~~az első albekezdésben felsorolt funkciók végrehajtásához szükséges~~ ⇒ a hálózatmenedzser ⇒ ~~feladatainak~~ ⇒ ellátására ⇒. E célból a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el. A kijelölési határozat tartalmazza a kijelölés feltételeit, többek között a hálózatmenedzser finanszírozását.

(3) ⇒ A hálózatmenedzser feladatait ⇒ ~~Ezeket a feladatokat~~ ⇒ függetlenül, ⇒ részrehajlás nélkül, és költséghatékonyan kell végrehajtani, a tagállamok és az érdekelt felek nevében. Ezeket a feladatokat megfelelően kell irányítani, a szolgáltatásnyújtás és szabályozás külön-

külön történő elszámoltathatóságának elismerésével ⇒ , amennyiben a hálózatmenedzserként kijelölt illetékes szerv szabályozói feladatokat is ellát. ⇐ ~~kell irányítani.~~ ⇒ Feladatai ellátása során a hálózatmenedzser figyelembe veszi ⇐ a teljes ATM hálózat igényeit ~~nek figyelembe vételével,~~ valamint ⇒ azokba teljes körűen bevonja ⇐ a légtérfelhasználókat és a léginavigációs szolgáltatókat, ⇒ a repülőtér-üzembentartókat és a katonaságot ⇐ ~~teljes körű bevonásával.~~

↵ új szöveg

(4) A hálózatmenedzser hozzájárul a hálózati funkciók végrehajtásához a hálózat rendes és válsághelyzetben történő biztonságos és hatékony tervezését és üzemeltetését célzó támogatási intézkedések, valamint az egységes európai égbolton belüli hálózati műveleteknek és a hálózat általános teljesítményének folyamatos javítását célzó intézkedések révén, különös tekintettel a teljesítményrendszer végrehajtására. A hálózatmenedzser intézkedése során figyelembe kell venni a repülőterek hálózatba való teljes körű integrálásának szükségességét.

(5) A hálózatmenedzser szorosan együttműködik a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséggel annak érdekében, hogy a 10. cikkben említett teljesítménycélok megfelelően tükröződjenek az egyes léginavigációs szolgáltatók által rendelkezésre bocsátott, a hálózatmenedzser és az említett léginavigációs szolgáltatók által a hálózatműködtetési tervben elfogadott kapacitásban.

(6) A hálózatmenedzser:

- a) határoz a hálózati funkciók végrehajtását, valamint a kötelező hálózatműködtetési terv hatékony végrehajtásának és a kötelező teljesítménycélok elérésének támogatását célzó egyedi intézkedésekről;
- b) tanácsot ad a Bizottságnak és releváns információkkal látja el a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökséget az ATM-hálózat infrastruktúrájának az európai ATM-főtervvel összhangban történő kiépítésével kapcsolatban, különösen a hálózathoz szükséges beruházások azonosítása céljából.

(7) A hálózatmenedzser együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében hoz határozatokat. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban részt vevő felek a lehető legnagyobb mértékben a hálózat működésének és teljesítményének javítása érdekében járnak el. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatnak a hálózat érdekét kell előmozdítania.

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont

~~(3) A Bizottság az ágazat érintett szereplőivel folytatott konzultációt követően tovább bővítheti a (2) bekezdésben felsorolt funkciók listáját. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a keretrendelet 5. cikkének (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ új szöveg

(8) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat állapít meg a hálózati funkciók végrehajtására, a hálózatmenedzser feladataira, az irányítási mechanizmusokra, többek között a döntéshozatali folyamatokra és a válságkezelésre vonatkozóan.

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 6. pont

~~(4) Az ebben a cikkben említett intézkedések részletes végrehajtási szabályait a (6) és (9) bekezdés kivételével a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. E végrehajtási szabályok különösen a következőkre vonatkoznak:~~

~~a) a folyamatok és eljárások összehangolása és harmonizálása a légiforgalmi frekvenciák kezelési hatékonyságának javítása érdekében, az alapelvek és a követelmények kidolgozását is beleértve;~~

~~b) az általános európai légi forgalom számára kijelölt frekvenciákkal kapcsolatos igények korai azonosításának és azok megoldásának összehangolása terén játszott központi funkció az európai légiforgalmi hálózat megtervezésének és működtetésének támogatására;~~

~~e) az ATM hálózat ATM-főtervben meghatározott további funkciói;~~

~~d) a tagállamok, a léginavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelési funkciók közötti, a (2) bekezdésben említett feladatokra vonatkozó, együttműködéssel történő döntéshozatalra vonatkozó részletes szabályok;~~

~~e) az érintett szereplőkkel a nemzeti és európai szintű döntéshozatal során történő konzultációra vonatkozó rendelkezések; valamint~~

~~f) a feladatok és jogkörök megosztása a hálózati irányítói funkció és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek között az általános légiközlekedés számára a Nemzetközi Távközlési Unió által kijelölt rádióspektrumon belül, biztosítva, hogy a hálózatra hatást nem gyakorló frekvenciakijelölést továbbra is a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek lássák el. Azokban az esetekben, amelyek hatást gyakorolnak a hálózatra, a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek együttműködnek a hálózati irányítói funkcióért felelősökkel a frekvenciák használatának optimalizálása érdekében.~~

(9) A tagállamok foglalkoznak a légtér szerkezetek kialakításának a 26. cikk (2) és (3) bekezdésében említettektől eltérő szempontjaival. Ezzel összefüggésben a tagállamok figyelembe veszik a légiforgalmi igényeket, a légi forgalom és a teljesítménytervek szezonális jellegét és összetettségét. Az e szempontokra vonatkozó határozat meghozatala előtt konzultálnak az érintett légtér felhasználókkal vagy az ilyen légtér felhasználókat képviselő csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal.

~~(5) A légtér kialakításának a (2) bekezdésben nem említett egyéb vonatkozásait nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kell kezelni. A kialakítás folyamata során figyelembe kell venni a forgalmi igényeket és ezek összetettségét, a nemzeti és funkcionális légtérblokkok teljesítményterveit, valamint az érintett légtér felhasználókkal és a légtér felhasználókat képviselő érintett csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal teljes körű konzultációt kell folytatni.~~

~~(6) A tagállamok megfelelő felügyeleti intézkedések mellett megbízzák az Eurocontrolt vagy más független és illetékes szervet a légiforgalmi áramlásszervezéssel.~~

~~(7) A légiforgalmi áramlásszervezésre vonatkozó végrehajtási szabályokat, a szükséges felügyeleti intézkedéseket is beleértve a keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás alapján kell kidolgozni és a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni, a légtér felhasználás során rendelkezésre álló kapacitások optimalizálása és a légiforgalmi áramlásszervezési eljárások javítása érdekében. E szabályokat az átláthatóságra és a hatékonyságra kell alapozni, gondoskodva arról, hogy a kapacitást rugalmasan és kellő időben biztosítsák, az ICAO regionális léginnavigációs terve európai körzetre vonatkozó ajánlásaival összhangban.~~

~~(8) A légiforgalmi áramlásszervezésre vonatkozó végrehajtási szabályoknak támogatniuk kell a léginnavigációs szolgáltatók, a repülőterek üzemeltetői és a légtér felhasználók üzemeltetési döntéseit, és a következő területekre kell kiterjedniük:~~

~~a) repüléstervezés;~~

~~b) a rendelkezésre álló légtérkapacitás kihasználása a repülés valamennyi szakaszában, ideértve a rés idő kiosztást is; valamint~~

~~c) az általános légi forgalom általi útvonalhasználat, ideértve~~

~~az útvonalra és a forgalomeloszlásra vonatkozó egységes tájékoztató kiadvány elkészítését is,~~

~~az általános légi forgalom zsúfolt területektől való elterelésének lehetőségeit, és~~

~~elsőbbbségi szabályokat az általános légi forgalomnak a légtérhez való hozzáférésére vonatkozóan, különösen zsúfoltság és válsághelyzetek idején.~~

~~(9) A végrehajtási szabályok kidolgozásakor és elfogadásakor a Bizottság adott esetben és a biztonság sérelme nélkül figyelembe veszi a repülési tervek, a repülőtéri résidók közötti összhangot, valamint a szomszédos régiókkal szükséges koordinációt.~~

↴ új szöveg

28. cikk

A hálózatmenedzser elszámolásainak átláthatósága

(1) A hálózatmenedzser elkészíti, benyújtja és közzéteszi pénzügyi elszámolásait. Az elszámolásoknak összhangban kell lenniük az Unió által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a hálózatmenedzser jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a hálózatmenedzsernek a lehető legnagyobb mértékben meg kell közelítenie e megfelelést.

(2) A hálózatmenedzser éves jelentést tesz közzé, és rendszeresen független könyvvizsgálatnak veti alá magát.

↓ 550/2004/EK

~~10. cikk~~

Kapcsolat a szolgáltatók között

~~(1) A léginavigációs szolgáltatók igénybe vehetik a Közösségben tanúsítvánnyal rendelkező egyéb szolgáltatók szolgáltatásait.~~

~~(2) A léginavigációs szolgáltatók olyan írásbeli egyezmények vagy azokkal egyenértékű jogi megállapodások révén formalizálják munkakapcsolataikat, amelyek meghatározzák az egyes szolgáltatók által vállalt egyedi köteleességeket és feladatokat, valamint lehetővé teszik a működési adatok valamennyi szolgáltató közötti eséréjét annyiban, amennyiben azok érintik az általános légi forgalmat. E megállapodásokról értesítik az érintett nemzeti felügyeleti hatóságot, illetve hatóságokat.~~

~~(3) Légiforgalmi szolgálatok ellátása esetén szükség van az érintett tagállamok jóváhagyására. Meteorológiai szolgálatok esetében az érintett tagállamok jóváhagyása akkor szükséges, ha a 9. cikk (1) bekezdésének megfelelően kizárólagos szolgáltatót jelöltek ki.~~

↴ új szöveg

29. cikk

Kapcsolat az érdekelt felekkel

A légiforgalmi szolgáltatók konzultációs mechanizmusokat hoznak létre, hogy konzultáljanak a releváns légtérfelhasználókkal és repülőtér-üzembentartókkal a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos valamennyi fontos kérdésben, ideértve a légtér-konfigurációk releváns változásait vagy az olyan stratégiai beruházásokat, amelyek lényeges hatást gyakorolnak a légiforgalmi

szolgáltatásokra, illetve a léginavigációs szolgáltatásokra és/vagy díjakra. A légtérfelhasználókat a stratégiai beruházási tervek jóváhagyásának folyamatába is be kell vonni. A Bizottság intézkedéseket fogad el a konzultáció, valamint a légtérfelhasználóknak a stratégiai beúhazási tervek jóváhagyásába történő bevonásának részletes szabályairól. A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 6. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

30.44. cikk

Kapcsolat a katonai hatóságokkal

A tagállamok a közös közlekedéspolitikai keretében ~~megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására~~, hogy az egyedi légtérblokkok kezelésére vonatkozóan az illetékes polgári és katonai hatóságok között írásbeli szabályozás vagy azzal egyenértékű jogi megállapodás jöjjön létre, illetve hogy a már meglévő ilyen megállapodások hatályát meghosszabbítsák ⇒ , és erről értesítik a Bizottságot ⇐.

↓ 550/2004/EK

13. cikk

Az adatokhoz való hozzáférés és az adatok védelme

~~(1) Az általános légi forgalmat érintően a vonatkozó működési adatokat valós időben eszerélik ki az összes léginavigációs szolgáltató, légtérfelhasználó és repülőtér között, operatív igényeik kielégítése érdekében. Ezek az adatok csak operatív célokra használhatóak fel.~~

~~(2) A vonatkozó működési adatokhoz való hozzáférést megkülönböztetéstől mentesen biztosítják az érintett hatóságok, a tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók és a repülőterek részére. A tanúsítvánnyal rendelkező szolgáltatók, a légtérfelhasználók és a repülőterek az (1) bekezdésben említettektől eltérő működési adataik tekintetében szabványos hozzáférési feltételeket állapítanak meg. A nemzeti felügyeleti hatóságok hagyják jóvá e szabványos feltételeket. Az e feltételekre vonatkozó részletes szabályokat adott esetben a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárással összhangban állapítják meg.~~

↓ új szöveg

31. cikk

Az általános légi forgalomra vonatkozó működési adatok elérhetősége és az azokhoz való hozzáférés

(1) Az általános légi forgalom tekintetében valamennyi léginavigációs szolgáltatónak, légtérfelhasználónak, repülőtéren és a hálózatmenedzsernek valós időben, megkülönböztetéstől mentesen és a biztonság- és védelempolitikai érdekek sérelme nélkül elérhetővé kell tenniük a releváns működési adatokat, többek között határokon átnyúlóan és uniós szinten is. Az adatok elérhetőségének a tanúsított vagy bejelentett légiforgalmi szolgáltatók, a léginavigációs szolgáltatások ellátásában bizonyítottan érdekelt szervezetek, a légtérfelhasználók és repülőterek, valamint a hálózatmenedzser javát kell szolgálnia. Ezek az adatok csak operatív célokra használhatóak fel.

(2) Az (1) bekezdésben említett szolgáltatás árainak az adatok elérhetővé tételének határkölségén kell alapulnia.

(3) A repülésbiztonsági felügyeletért, a teljesítményfelügyeletért és a hálózati felügyeletért felelős hatóságok, köztük az Ügynökség számára hozzáférést kell biztosítani az (1) bekezdésben említett releváns működési adatokhoz.

(4) A Bizottság megállapíthatja az adatok (1) és (3) bekezdés szerinti elérhetővé tételére és az azokhoz való hozzáférésre vonatkozó részletes követelményeket, valamint a (2) bekezdésben említett ár megállapításának módszertanát. A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

↓ 551/2004/EK (kiigazított
szöveg)

H V. FEJEZET

A LÉGTÉR ~~SZERKEZETE~~ , MŰKÖDÉSI ÁTJÁRTHATÓSÁG ÉS TECHNOLÓGIAI INNOVÁCIÓ

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 2. pont

~~3. cikk~~

~~Európai Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet (EUIR)~~

~~(1) A Közösség és tagállamai törekednek arra, hogy egy egységes, az ICAO által elismert EUIR-t hozzanak létre. E célból a Közösség hatáskörébe tartozó ügyek esetében a Bizottság legkésőbb 2011. december 4-ig a Szerződés 300. cikkével összhangban ajánlást terjeszt a Tanács elé.~~

~~(2) Az EUIR-t úgy kell kialakítani, hogy az magában foglalja az 1. cikk (3) bekezdésével összhangban a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérrel, és kiterjedhet európai harmadik országok légtérére is.~~

~~(3) Az EUIR létrehozása nem sértheti a tagállamok azon hatáskörét, hogy a léginavigációs szolgálati rendelet 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően a joghatóságuk alá tartozó légtérrel kapcsolatban légiforgalmi szolgáltatókat jelöljenek ki.~~

~~(4) A tagállamok továbbra is megtartják a joghatóságukat az ICAO-val szemben e rendelet hatálybalépése napjától az ICAO által részükre kijelölt magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek és repüléstájékoztató körzetek földrajzi határain belül.~~

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 3. pont

⇒ új szöveg

~~323a.~~ cikk

Elektronikus légiforgalmi tájékoztatás

A ~~tagállamok által közzétett~~ légiforgalmi tájékoztató adatok ~~tagállamok általi közzétételének~~ sérelme nélkül és ~~azokkal~~ e közzététellel összhangban a ~~hálózatmenedzser Bizottság az Eurocontrollal~~ ⇒ a Bizottsággal ⇐ ~~történő-szeros~~ együttműködésben ~~uniós szintű~~ légiforgalmi tájékoztató infrastruktúrát hoz létre, ~~biztosítja~~, hogy összehangolt módon kialakított, magas minőségű, elektronikus légiforgalmi tájékoztató adatok álljanak rendelkezésre, amelyek adatminőség és időszerűség szempontjából megfelelnek az érintett felhasználók igényeinek. ⇒ Az így rendelkezésre bocsátott légiforgalmi tájékoztató adatok csak olyan információk lehetnek, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott alapvető követelményeknek. ⇐

~~(2) Az (1) bekezdés céljából a Bizottság:~~

~~a) elektronikus, integrált tájékoztató portál formájában biztosítja egy közösségi szintű légiforgalmi tájékoztató rendszer létrehozását, és ehhez az érintettek számára korlátlan hozzáférést biztosít. Ez a rendszer szerves egységbe szervezi például, noha nem kizárólagosan, a légiforgalmi tájékoztató adatokhoz, a léginavigációs szolgálatok bejelentő irodájának adataihoz (ARO-adatok), a meteorológiai, valamint az áramlásszervezési adatokhoz való hozzáférést és ezen adatok rendelkezésre bocsátását;~~

~~b) az Eurocontrollal és az ICAO-val szoros együttműködésben támogatja a legtágabb értelemben vett légiforgalmi tájékoztató adatok rendelkezésre bocsátásának korszerűsítését és összehangolását. A Bizottság részletes végrehajtási szabályokat fogad el e cikk tekintetében a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.~~

↓ 1070/2009/EK 3. cikk, 4. pont

~~4. cikk~~

Repülési szabályok és a légtér osztályozása

~~A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban végrehajtási szabályokat fogad el:~~

~~a) megfelelő előírások elfogadására az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok alapján;~~

~~b) a megfelelő kiigazítással az ICAO légtér osztályozás alkalmazásának összehangolására, hogy az egységes európai égbolton belül a biztonságos és~~

hatékony légiforgalmi szolgáltatások folyamatos rendelkezésre állását biztosítani lehessen.

↓ 551/2004/EK (kiigazított
szöveg)

~~III. FEJEZET~~

~~AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT KERETÉBEN TÖRTÉNŐ RUGALMAS LÉGTÉRFELHASZNÁLÁS~~

↓ 551/2004/EK (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~33. cikk~~

Rugalmas légtérfelhasználás

(1) Az illetékességi körükbe tartozó katonai szempontok szervezésének figyelembevételével a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az egységes európai égbolton belül az ICAO által előírt és a rugalmas légtérfelhasználás Eurocontrol által kidolgozott elvét ~~egységesen~~ alkalmazzák, annak érdekében, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben ~~⇒ és az európai ATM-főtervvel összhangban~~ ~~⇐~~ elősegítsék a légtérgazdálkodást és a légiforgalmi szolgáltatást.

(2) A tagállamok minden évben jelentést készítenek a Bizottság részére a közös közlekedéspolitikával összefüggésben a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazásáról az illetékességi körükbe tartozó légtér tekintetében.

(3) Ha, különösen a tagállamok által benyújtott jelentéseket követően, szükségessé válik, hogy megerősítsék és harmonizálják az egységes európai égbolt keretében történő rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazását, ~~☒~~ a Bizottság intézkedéseket fogad el ~~☒~~ a közös közlekedéspolitikával összefüggésben ~~végrehajtási szabályokat~~ ~~☒~~ A szóban forgó végrehajtási jogi aktusokat ~~☒~~ ~~kell elfogadni~~ a ~~keretrendelet 8. cikkében~~ 37. cikk (3) bekezdésében említett ~~☒~~ vizsgálobizottsági ~~☒~~ eljárással összhangban ~~☒~~ megfelelően kell elfogadni.

↓ új szöveg

~~34. cikk~~

SESAR-koordináció

A SESAR meghatározási szakasza, a SESAR fejlesztési szakasza és a SESAR kiépítési szakasza tekintetében az uniós jogban meghatározott feladatokért felelős szervezetek – az

adott esettől függően – együttműködnek, hogy hatékony koordinációt biztosítsanak a három szakasz között, a közöttük történő zökkenőmentes és késedelemmentes átmenet érdekében.

A folyamatba a lehető legnagyobb mértékben be kell vonni valamennyi releváns polgári és katonai érdekelt felet.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 10. pont

~~15. cikk~~

Közös projektek

~~(1) A közös projektek hozzájárulhatnak az ATM-főterv sikeres végrehajtásához. Az ilyen projektek támogatják e rendelet célkitűzéseit az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének javítása tekintetében a rendszer olyan kusterületein, mint a kapacitás, a járatszervezési és költség-hatékonyság, valamint a környezeti fenntarthatóság, az elsődleges fontosságú biztonsági célok mellett.~~

~~(2) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban iránymutatást dolgozhat ki arra vonatkozóan, hogy hogyan támogathatják az ilyen projektek az ATM-főterv végrehajtását. Az iránymutatás nem befolyásolja az ilyen projekteknek a funkcionális légtérblokkok tekintetében történő végrehajtására a légtérblokkok felei által közösen elfogadott mechanizmusokat.~~

~~(3) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban határozhat közös projektek létrehozásáról a hálózattal kapcsolatos funkciók terén, amelyek különösen fontosak a légiforgalmi irányítás és a léginavigációs szolgálatok európai összteljesítményének javítása szempontjából. Az ilyen közös projektek adott esetben a többéves pénzügyi kereten belül közösségi finanszírozásból is támogathatók. E célból, és a tagállamok saját pénzügyi forrásainak felhasználása feletti mérlegelési szabadságának sérelme nélkül a Bizottság független költség-haszon elemzést készít, és a keretrendelet 10. cikkével összhangban megfelelő konzultációkat folytat a tagállamokkal és az érintett felekkel, felkutatva a projektek végrehajtásához mozgósítható minden megfelelő finanszírozási eszközt. A közös projektek végrehajtásából eredő támogatható költségek térítése az átláthatóság és megkülönböztetésmentesség elvével összhangban történik.~~

↓ új szöveg

35. cikk

Közös projektek

(1) A Bizottság közös projekteket hozhat létre az európai ATM-főtervben azonosított, hálózati szintű hatással járó alapvető működési változások végrehajtására.

(2) A Bizottság irányítási mechanizmusokat is létrehozhat a közös projektekre és azok végrehajtására vonatkozóan.

(3) A közös projektek jogosultak lehetnek uniós finanszírozásra. E célból, és a tagállamok saját pénzügyi forrásainak felhasználása feletti döntési hatáskörének sérelme nélkül, a Bizottság független költség-haszon elemzést készít, és a 10. cikkel összhangban megfelelő

konzultációkat folytat a tagállamokkal és a releváns érdekelt felekkel, feltérképezve a projektek végrehajtásához mozgósítható összes megfelelő finanszírozási eszközt.

(4) A Bizottság az (1) és (2) bekezdésben említett közös projekteket és irányítási mechanizmusokat a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján határozza meg.

↓ 551/2004/EK

~~8. cikk~~

~~Átmeneti felfüggesztés~~

~~(1) Azokban az esetekben, amikor a 7. cikk alkalmazása jelentős működési nehézségeket idéz elő, a tagállamok átmenetileg felfüggeszthetik ezt azzal a feltétellel, hogy erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot.~~

~~(2) Az átmeneti felfüggesztés bevezetését követően a 7. cikk (3) bekezdése szerint elfogadott szabályok tekintetében kiigazításokat lehet kidolgozni az érintett tagállam(ok) illetékességi körébe tartozó légtérre vonatkozóan, a keretrendelet 8. cikkében említett eljárásnak megfelelően.~~

~~IV.~~ VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 11. pont

~~17. cikk~~

~~A mellékletek felülvizsgálata~~

~~A mellékletek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló, a műszaki és üzemeltetési fejlemények figyelembevételét szolgáló intézkedéseket a keretrendelet 5. cikke (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.~~

~~Rendkívül sürgős esetekben a Bizottság alkalmazhatja a keretrendelet 5. cikkének (5) bekezdésében előírt sürgősségi eljárást.~~

↕ új szöveg

~~36. cikk~~

~~A felhatalmazás gyakorlása~~

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek szerint felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el.

(2) A Bizottságnak a 6. és 26. cikkben említett felhatalmazása hétéves időtartamra szól [e rendelet közzétételének időpontjától kezdődő hatállyal]. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. és 26. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A visszavonás a határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 6. és a 26. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az említett aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítést követő kéthónapos időtartam alatt sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az említett időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

↓ 549/2004/EK (kiigazított
szöveg)

⇒ új szöveg

37. ~~5.~~ cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában az egységes égbolttal foglalkozó bizottság ~~segíti~~, (továbbiakban: a bizottság) ~~segíti~~, amely tagállamonként két-két képviselőből áll, elnöki tiszttét pedig a Bizottság ~~képviselője~~ tölti be. A bizottság gondoskodik arról, hogy megfelelően figyelembe vegyék a felhasználók valamennyi kategóriájának érdekeit. ⇒ Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül. ⇐

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az ~~1999/468/EK határozat 3. és 7.~~ ⇒ 182/2011/EU rendelet ⇐ ⇒ 4. ⇐ cikkét kell alkalmazni, ~~tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.~~

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az ~~1999/468/EK határozat~~ ⇒ 182/2011/EU rendelet ⇐ 5. ~~és 7.~~ cikkét kell alkalmazni, ~~tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.~~

~~Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében említett időtartamot egy hónapban kell megállapítani.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 4. pont

~~(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1) (4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel~~

~~(5) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1), (2), (4) és (6) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)

38.40. cikk

☒ **Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció** ☒

↓ új szöveg

(1) A tagállamok, a nemzeti felügyeleti hatóságok, az Ügynökség – függetlenül attól, hogy teljesítmény-felülvizsgálati szervként jár-e el – és a hálózatmenedzser konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelt felekkel, hogy az e rendelet végrehajtása során feladataik ellátása érdekében megfelelő módon konzultálhassanak az érdekelt felekkel.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

(2) A Bizottság ~~közösségi~~ ☒ uniós ☒ szintű konzultációs mechanizmust hoz létre ⇒ adott esetben az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos kérdések megvitatása céljából ⇐. A 98/500/EK ☒ bizottsági ☒ határozattal létrehozott ágazati párbeszédbizottságot bevonják a konzultációba. ~~(3) Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció különösen az EATMN-en belüli új tervek és technológiák kidolgozására és bevezetésére terjed ki.~~ ⇒ A (3) bekezdés e) pontjának alkalmazásában, amennyiben katonai kérdésekről is konzultálni kell, a Bizottság – a tagállamok mellett – konzultál az Európai Védelmi Ügynökséggel és a tagállamok által kijelölt más katonai szakértőkkel is. ⇐

(3) Az érdekelt felek közé tartozhatnak:

a) a léginavigációs szolgáltatók ⇒ vagy az őket képviselő releváns csoportok ⇐ ³³

↓ új szöveg

b) a hálózatmenedzser;

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

- c) a repülőterek üzemeltetői ~~⇒~~ vagy az őket képviselő releváns csoportok ~~⇒~~ ^{is}
- d) ~~az érintett~~ légtérfelhasználók és ~~a légtérfelhasználókat~~ az őket képviselő ~~érintett~~ releváns csoportok;
- e) ☒ a ☒ katonai ~~ság hatóságok~~ ^{szolgálatok};
- f) ☒ a ☒ feldolgozóipar ~~gyártó ipar~~ ^{gyártóipar}; és
- g) a szakszemélyzet érdekképviselői szervei;

↓ új szöveg

h) releváns nem kormányzati szervezetek.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

(kiigazított szöveg)

~~6. cikk~~

~~Ágazati konzultációs testület~~

~~A bizottság és az Eurocontrol szerepének sérelme nélkül a Bizottság „ágazati konzultációs testületet” hoz létre, amelynek tagjai a léginavigációs szolgáltatók, valamint a légtérfelhasználók, repülőterek, üzemeltetők, gyártók szövetségei és a szakszemélyzet érdekképviselői szervei. E testület szerepe kizárólag az, hogy tanácsokat adjon a Bizottságnak az egységes európai égbolt megvalósításával kapcsolatban.~~

~~397. cikk~~

~~Kapcsolatok európai harmadik országokkal~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

(kiigazított szöveg)

⇒ új szöveg

Az ~~Közösség~~ ☒ Unió ☒ és tagállamai törekszenek arra és támogatják azt, hogy az egységes európai égboltot olyan országokra ^{is} kiterjesszék ~~ki~~, amelyek nem tagjai az Európai Uniónak. E célból ~~akár~~ a szomszédos harmadik országokkal megkötött megállapodások keretében, ~~akár~~ a funkcionális légtérblokkokra vonatkozó megállapodások keretében arra törekszenek, hogy kiterjesszék ☒ az egységes európai égboltot ☒ ~~e rendelet és a 3. cikkben említett~~

~~intézkedések hatályát~~ az említett országokra. ⇒ Törekcsenek továbbá arra, hogy együttműködjenek ezekkel az országokkal vagy a hálózati funkciókról szóló megállapodások összefüggésében, vagy az Unió és az Eurocontrol közötti, a megerősített együttműködés általános keretét biztosító, az ATM páneurópai dimenzióját erősítő megállapodás keretében. ⇐

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont

~~8. cikk~~

~~Végrehajtási szabályok~~

~~(1) A végrehajtási szabályok kidolgozására a Bizottság felhatalmazhatja az Eurocontrolt vagy adott esetben egy másik szervet, amelyekben meghatározza a teljesítendő feladatokat és azok ütemezését, figyelembe véve az e rendeletben meghatározott megfelelő határidőket. A Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően jár el.~~

~~(2) Ha a Bizottság felhatalmazást kíván adni az (1) bekezdés szerint, törekednie kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben alkalmazza a létező szabályokat az összes érintett fél bevonása és véleményük kikérése érdekében, amennyiben e szabályok összhangban állnak a Bizottságnak az átláthatósággal és a konzultációs eljárásokkal kapcsolatos gyakorlatával, és nem állnak ellentétben intézményes kötelezettségeivel.~~

↓ új szöveg

40. cikk

Más szervek által nyújtott támogatás

A Bizottság az e rendeletben előírt feladatai teljesítéséhez támogatást kérhet más szervektől.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 1. pont

~~4. cikk~~

~~Biztonsági követelmények~~

~~A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően elfogadja az Eurocontrol biztonsági szabályozó követelmények (ESARR-ok, Eurocontrol safety regulatory requirements) vonatkozó rendelkezéseit magában foglaló végrehajtási szabályokat, valamint e követelményeknek az e rendelet alkalmazási körébe tartozó későbbi, szükség esetén átdolgozott módosításait.~~

↓ 550/2004/EK (kiigazított
szöveg)

~~IV. FEJEZET~~

~~ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK~~

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 11. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~41-48. cikk~~

Titoktartás

(1) Sem a nemzeti jogszabályaiknak megfelelően eljáró nemzeti felügyeleti hatóságok, sem a Bizottság ⇒ , sem az Ügynökség – függetlenül attól, hogy teljesítmény-felülvizsgálati szervként jár-e el –, sem a hálózatmenedzser ⇐ nem hozhat nyilvánosságra bizalmas jellegű információkat, különösen azokat, amelyek a léginavigációs szolgáltatókkal, azok üzleti kapcsolataival, illetve költségösszetevőivel kapcsolatosak.

(2) Az (1) bekezdés nem sértheti a nemzeti felügyeleti hatóságoknak, és a Bizottságnak ⇒ vagy a teljesítmény-felülvizsgálati szervként eljáró Ügynökségnek ⇐ az információ nyilvánosságra hozatalára vonatkozó jogát akkor, ha az a köteleességeik teljesítéséhez feltétlenül szükséges; ez esetben az információ nyilvánosságra hozatalának arányosnak kell lennie, és figyelembe kell vennie a léginavigációs szolgáltatóknak, a légtérfelhasználóknak, a repülőtér-üzembentartóknak, repülőterek-üzemeltetőinek és egyéb érdekelt feleknek az üzleti titkaik ⊗ bizalmas üzleti adataik ⊗ védelmével kapcsolatos jogos érdekeit.

(3) A ⇒ 19–24. cikkben meghatározott ⇐ ~~14. cikkben említett~~ díjszámítási rendszerrel összhangban benyújtott információkat és adatokat közzé kell tenni ⇒ , különösen a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított költségei, tényleges költségei és bevételei tekintetében ⇐ .

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~42.9. cikk~~

Szankciók

A tagállamok ⊗ szabályokat ⊗ állapítanak meg az e rendelet és a ~~3. cikkben említett intézkedések~~ ⇒ az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és

végrehajtási jogi aktusok ⇨ – különösen a légtérfelhasználók ⇨ , a repülőtér-üzembentartók ⇨ és a ✕ léginavigációs ✕ szolgáltatók általi – megsértése esetén ~~re~~ ✕ alkalmazandó szankciókra ✕ ⇨ , és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak ⇨ hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

↓ 549/2004/EK

~~12. cikk~~

~~Felügyelet, ellenőrzés és a hatásvizsgálat módszerei~~

~~(1) A felügyelet, az ellenőrzés és a hatásvizsgálat módszereinek alapját olyan éves jelentések képezik, amelyeket a tagállamok nyújtanak be az e rendeletnek megfelelően hozott intézkedések és a 3. cikkben említett intézkedések végrehajtásáról.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 6. a)
pont

~~(2) A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja e rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések alkalmazását, és jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére, első alkalommal 2011. június 4. ig, azt követően pedig valamennyi, a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett referencia időszak végén. Indokolt esetben e célból a Bizottság a tagállamok által e cikk (1) bekezdésének megfelelően benyújtott jelentésekben szereplő információkon kívül további információkat is kérhet a tagállamoktól.~~

↓ 549/2004/EK

~~(3) A (2) bekezdésben említett jelentések elkészítése céljából a Bizottság kikéri a bizottság véleményét.~~

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 6. b)
pont

~~(4) A jelentések tartalmazzák az e rendelet szerint hozott intézkedésekkel elért eredmények értékelését, ideértve az ágazatban végbemenő, elsősorban gazdasági, társadalmi, környezeti, foglalkoztatási és technológiai vonatkozású fejleményekkel kapcsolatos megfelelő információkat, valamint a szolgáltatás minőségével kapcsolatos információkat, figyelembe véve az eredeti célkitűzéseket és a jövőbeni igényeket.~~

↴ új szöveg

43. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság 2030-ig értékelést végez e rendelet alkalmazásának megvizsgálása céljából. Indokolt esetben e célból a Bizottság az e rendelet alkalmazása tekintetében releváns információkat kérhet a tagállamoktól.

(2) A Bizottság megállapításait megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az értékelés megállapításait közzé kell tenni.

↓ 1070/2009/EK 2. cikk, 12. pont
(kiigazított szöveg)

~~18. cikk~~

Felülvizsgálat

~~A Bizottság legkésőbb 2012. december 4-ig tanulmányt nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a piaci alapelveknek a kommunikáció, a navigáció, a légtérellenőrzés és a légiforgalmi tájékoztatás területén nyújtott szolgáltatásokra történő alkalmazása jogi, biztonsági, ágazati, gazdasági és társadalmi hatásait, összevetve ezeket a meglévő vagy alternatív szervezési elvek alkalmazásának hatásaival, és figyelembe véve a funkcionális légtérblokkok és az elérhető technológia területén történt fejlődést.~~

↓ 551/2004/EK (kiigazított szöveg)

~~IV. FEJEZET~~

~~ZÁRÓRENDELKEZÉSEK~~

~~10. cikk~~

Felülvizsgálat

~~A keretrendelet 12. cikkének (2) bekezdésében említett időszakos felülvizsgálattal összefüggésben a Bizottság elvégez egy kilátásba helyezett vizsgálatot a 3., 5. és 6. cikkben említett tervek alacsony légtérre történő jövőbeni alkalmazásának feltételeire vonatkozóan.~~

~~A vizsgálat következtetései alapján és az elért előrehaladás fényében a Bizottság legkésőbb 2006. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, adott esetben egy olyan javaslattal együtt, amely az említett elvek alkalmazásának az alacsony légtérre való kiterjesztésére, illetve egyéb lépések meghatározására irányul. Ha tervbe veszik~~

~~e kiterjesztést, az ezzel kapcsolatos határozatokat lehetőleg 2009. december 31. előtt el kell fogadni.~~

↓ 549/2004/EK

44.~~43.~~ cikk

Védelmi intézkedések

E rendelet nem gátolja a tagállamokat abban, hogy intézkedéseket alkalmazzanak olyan mértékben, amennyire az alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekeik megóvásához szükséges. Ezen intézkedések elsősorban azok, amelyek elengedhetetlenek:

- (e) az ICAO körzeti léginavigációs megállapodásaival összhangban az illetékességi körükbe tartozó légtér felügyeletéhez, ideértve az e légtérrel használó összes légi jármű felderítésének, azonosításának és értékelésének képességét, azzal a céllal, hogy megpróbálják megóvni a repülések biztonságát, továbbá intézkedjenek a légiközlekedés-védelmi és védelmi szükségletek biztosításáról,
- (f) a közrend fenntartását befolyásoló súlyos belső zavarok esetén;
- (g) háború vagy háborús fenyegetést jelentő súlyos nemzetközi feszültség esetén;
- (h) egy tagállamnak a béke és a nemzetközi biztonság fenntartásával kapcsolatos nemzetközi kötelezettségek teljesítéséhez;
- (i) katonai műveletek és kiképzés folytatása érdekében, ideértve a szükséges gyakorlati lehetőségeket is.

↓ 1070/2009/EK 1. cikk, 7. pont

~~43 a. cikk~~

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

~~E rendelet és az 550/2004/EK, az 551/2004/EK, az 552/2004/EK rendelet, valamint a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵³ végrehajtásakor a tagállamok és a Bizottság az e rendeletben meghatározott megfelelő szerepkörükkel összhangban megfelelő módon együttműködnek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi biztonsági szempontot megfelelően figyelembe vegyenek.~~

⁵³

~~HL L 79., 2008.3.19., 1. o.~~



45. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 549/2004/EK, az 550/2004/EK és az 551/2004/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletekre történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásnak kell tekinteni és a III. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

↓ 550/2004/EK (kiigazított szöveg)

~~46.49.~~ cikk

Hatálybalépés ☒ és alkalmazás ☒

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő ~~20.~~ ☒ huszadik ☒ napon lép hatályba.

~~(2) A 7. és 8. cikk azonban a 6. cikk szerinti közös követelményeknek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követő egy év elteltével lép hatályba.~~

↓ új szöveg

(2) A 3. cikk (3) bekezdését *[Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének kezdőnapját 48 hónappal követő nap dátumát]-tól/-től* kell alkalmazni.

A 10. és a 24. cikket 2023. július 1-jétől kell alkalmazni. Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkét és az 550/2004/EK rendelet 15. cikkét, valamint az azok alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat azonban továbbra is alkalmazni kell a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása céljából.

A 26. cikk (3) bekezdése és a 32. cikk attól a naptól alkalmazandó a hálózatmenedzserre, amikor a 27. cikk (2) bekezdésével összhangban e rendelet hatálybalépését követően elfogadott, az említett rendelkezéseket is magában foglaló kijelölési határozat alkalmazandóvá válik.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*