

Brüssel, 28. november 2014
(OR. en)

15732/14

Institutsioonidevaheline
dokument:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Komisjoni dok nr:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Teema:	<i>Nõukogu 3. detsembri 2014. aasta istung (<u>transport, telekommunikatsioon ja energeetika</u>)</i> Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta (uuesti sõnastatud) - Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

Komisjon edastas 12. juunil 2013 nõukogule ja Euroopa Parlamendile eespool nimetatud ettepaneku. Ettepaneku eesmärk on suurendada Euroopa lennundussüsteemi konkurentsivõimet ning eelkõige arendada edasi ühtse Euroopa taeva (SES) algatust, sõnastades ümber seda käsitleva kehtiva õigusaktide paketi ja tehes mõningaid muudatusi 2009. aastal vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti määruses. Täpsemalt on ühtse Euroopa taeva algatuse õigusaktide paketi ümbersõnastamise (lühendatult SES 2+) eesmärk täiustada eeskirjade järelvalvet, tulemuslikkuse kava ja funktsionaalseid õhuruumiosasid, suurendada teenuseosutajate kliendikesksust ja parandada üldist tulemuslikkust.

Lisaks lihtsustab SES 2+ pakett õigusakte, kõrvaldades teatavad kattuvused praegu kehtivates õigusaktides. Ettepanekus käsitletavad põhiprobleemid on aeronavigatsiooniteenuste vähene tõhusus ja lennuliikluse korraldamise süsteemi killustatus.

II. TÖÖ NÕUKOGU ORGANITES

Komisjon tutvustas kõnealust ettepanekut ja selle mõjuhinnangut lennunduse töörühmale (edaspidi „töörühm”) 2. septembril 2013 Leedu eesistumise ajal, millele järgnes arvamuste vahetus. Ettepaneku esimene esitus oli lähtepunktiks ELi transpordiministrite mitteametlikule kohtumisele „Ühtne Euroopa taevast – tulevikuvision: Vision 20XX” (Vilnius, 15.–16. september 2013). Arvamuste vahetus töörühmas jätkus 20. juunil 2014 Kreeka eesistumise ajal.

Kõnealune ettepanek on tihedalt seotud teise eespool nimetatud õigusaktide paketti kuuluva ettepanekuga: Euroopa Lennundusohutusameti asutamist käsitleva määrusega (edaspidi „EASA määrus”). EASA määruse puhul on eesistujariigi lähenemisviisiks olnud vaadata läbi ainult need artiklid, mis on otseselt seotud SES 2+ ümbersõnastamise ettepanekuga.

Kõnealune lahendus valiti, võttes arvesse asjaolu, et komisjon peaks esitama eraldiseisva ettepaneku vaadata EASA määrus 2015. aasta jooksul tervikuna läbi.

Töörühm alustas SES 2+ ümbersõnastamise ettepaneku artiklite kaupa analüüsimist Itaalia eesistumise ajal 4. juulil ja jätkas seda intensiivselt 2014. aasta septembris, oktoobris ja novembris.

26. novembril 2014 esitati üldise lähenemisviisi eelnõu alaliste esindajate komiteele (COREPER). Sellel koosolekul väljendasid mitmed delegatsioonid üldiselt oma toetust eesistujariigi kompromisstekstile, samas kui teised kordasid oma muret teatavate küsimuste osas ja esitasid uusi redaktsioonilisi ettepanekuid. Eesistujariik võttis delegatsioonide mureküsimused teadmiseks ning selleks, et lahendada mõned pooleliolevad küsimused ja hõlbustada üldises lähenemisviisis kokku leppimist, nõustus mõne ettepanekutega, mille delegatsioonid olid esitanud.

Ainus lahendamata küsimus, mida tuleb veel arutada, puudutab SES 2+ ümbersõnastamise ettepaneku kohaldamist Gibraltari lennujaama suhtes.

Käesoleva aruande lisas tehtud muudatused võrreldes COREPERile esitatud aruande lisas olnud tekstiga on märgitud **paksus kirjas** ja nurksulgudega [...]. Kõik delegatsioonid on esitanud analüüsi reservatsiooni pärast COREPERi koosolekut lisatud uute muudatuste suhtes.

Lisaks esitab komisjon oma seisukoha kogu kompromissettepaneku kohta üksnes pärast läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga. Komisjoni ülejäanud mureküsimused ja reservatsioonid on esitatud käesoleva aruande lisa joonealustes märkustes.

UK esitas parlamentaarse analüüsi reservatsiooni.

III. EUROOPA PARLAMENDIS TEHTUD TÖÖ

Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon määras raportööriks Marian-Jean MARINESCU (EPP, RO). Euroopa Parlament hääletas esimese lugemise seisukoha üle 12. märsil 2014.

IV. KOKKUVÕTE

Eespool toodut arvesse võttes palutakse nõukogul oma 3. detsembri 2014. aasta istungil analüüsida käesoleva aruande lisas esitatud teksti, et lahendada viimased lahendamata küsimused ja võtta vastu üldine lähenemisviis.

2013/0186 (COD)

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta¹
(uuesti sõnastatud)**

(EMPs kohaldatav tekst)

**I PEATÜKK
ÜLDSÄTTED****Reguleerimisese ja -ala***Artikkel 1*

1. Käesolevas määruses kehtestatakse eeskirjad ühtse Euroopa taeva loomise ja tõhusa toimimise kohta, et tagada olemasolevad lennuliikluse ohutusstandardid, aidata kaasa lennutranspordisüsteemi jätkusuutlikule arengule ja suurendada üldise lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste (ATM/ANS) üldist tulemuslikkust Euroopas, et täita kõigi õhuruumi kasutajate nõudmised. Ühtne Euroopa taevas on sidus üleeuroopaline võrgustik, mis koosneb marsruutidest, üha ühtsemalt toimivast õhuruumist² ning võrgustiku haldamise ja lennuliikluse korraldamise süsteemist, mis õhuruumi kõigi kasutajate huvides põhineb ohutusel, tõhususel ja koostalitlusel.

¹ Väljaannete talitus: „Käesolev määrus avaldatakse koos EASA määrusega (EÜ) [nr XXXXX]. See tagab, et mõlemad määrused jõustuvad samal ajal.”

² Eesistujariik teeb ettepaneku selgitada ühtselt toimiva õhuruumi mõistet põhjenduses järgmiselt: „Ehkki Euroopa õhuruumis osutab lennuliiklusteenuseid rohkem kui üks teenuseosutaja, kes on määratud rohkem kui ühe liikmesriigi poolt tegutsema ainuõiguse alusel, kusjuures igaüks neist vastutab ise oma teenuste eest, tuleks kõnealuseid teenuseid võimalikult suures ulatuses osutada sama tegevuskontseptsiooni, samade käitamis- ja tugiprotseduuride alusel.”

2. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide poolt avaliku korra ja julgeoleku ning kaitseküsimuste suhtes kehtestatud nõuete kohaldamist, nagu on sätestatud artiklis 35. Käesolev määrus ei hõlma sõjalisi operatsioone ega õppusi.
3. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira liikmesriikide õigusi ega kohustusi, mis tulenevad 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist (edaspidi „Chicago konventsioon”). Seoses sellega püütakse käesoleva määruse abil toetada liikmesriike Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel määruse reguleerimisalasse kuuluvates valdkondades, luues aluse konventsiooni sätete ühetaoliseks tõlgendamiseks ja ühtseks rakendamiseks ning tagades selle sätete nõuetekohase arvessevõtmise käesolevas määruses ning määruse rakendamiseks koostatud eeskirjades.
4. Käesolevat määrust kohaldatakse ICAO EUR³-piirkonna õhuruumi suhtes, kus liikmesriigid vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest. Samuti võivad liikmesriigid kohaldada käesolevat määrust nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi suhtes muudes ICAO piirkondades, tingimusel et nad teavitavad sellest komisjoni ja teisi liikmesriike.
5. [...].^{4 5}

³ Komisjon on NAT-piirkonnale osutava viite väljajätmise vastu.

⁴ UK ei nõustu joonealuses märkuses nr 5 esitatud Hispaania ettepanekuga teksti lisamiseks, kuna ELi toimimise lepingus on selgesõnaliselt sätestatud, et Gibraltari suhtes kohaldatakse ELi lennundusalaseid õigusakte. Olemasolevad ühtse Euroopa taeva algatust käsitlevad õigusaktid juba hõlmavad Gibraltari ja ei ole mingit põhjust mitte jätkata Gibraltari osalemist kõnealustes meetmetes.

⁵ ES on lõike 5 väljajätmise vastu ja teeb ettepaneku lisada järgmine lõige: „Määruse kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes lükatakse edasi, kuni jõustub kord, mis sisaldub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 esitatud ühisdeklaratsioonis. Hispaania ja Ühendkuningriigi valitsus teavitavad nõukogu nimetatud korra ellurakendamise kuupäevast.”

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „lennujuhtimisteenus (ATC)” – teenus, mille eesmärk on:
 - a) kokkupõrgete vältimine:
 - õhusõidukite vahel ja
 - manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel ning
 - b) lennuliikluse sujuvuse parandamine ja säilitamine;
2. „lähilennujuhtimisteenus” — lennuliikluse juhtimine lennuväljal;
3. „aeronavigatsiooniteabe teenistus” — kindlaksmääratud alal asuv teenistus, kes vastutab aeronavigatsiooniteabe ning aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususe tagamiseks vajalike andmete edastamise eest;
4. „aeronavigatsiooniteenused (ANS)” – lennuliiklusteenused, side-, navigatsiooni- ja seireteenused (CNS), lennunduse meteoroloogiateenused (MET) ja aeronavigatsiooniteabe teenused (AIS);
5. „aeronavigatsiooniteenuse osutaja” – mis tahes avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes osutab aeronavigatsiooniteenust üldise lennuliikluse jaoks;

6. „õhuruumiosa” – ruumiliselt ja ajaliselt määratletud õhuruum, mille piires aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse;
7. „õhuruumi korraldamine” – planeerimisfunktsioon või -teenus, mille peamine eesmärk on maksimeerida olemasoleva õhuruumi kasutamist paindliku ajakasutuse abil ja teatavatel juhtudel jaotada õhuruum lühiajalistest vajadustest tulenevalt selle kasutajate eri kategooriate vahel;
8. „õhuruumi kasutajad” – üldiseks lennuliikluseks kasutatavate õhusõidukite käitajad;
9. „lennuliiklusvoo juhtimine” – funktsioon või teenus, mille eesmärk on aidata kaasa lennuliikluse ohutule, korrapärasele ja kiirele sujumisele, tagades lennujuhtimisvõime maksimaalse kasutamise, ning sellele, et liiklusmaht oleks kooskõlas lennuliiklusteenuse osutajate deklareeritud läbilaskevõimega;
10. „lennuliikluse korraldamine” – kõik õhus ja maa peal tehtavad toimingud (lennuliiklusteenused, õhuruumi korraldamine ja lennuliikluse voogude juhtimine), mis on nõutavad õhusõiduki ohutu ja tõhusa liikumise tagamiseks kõikides lennuetappides;
11. „lennuliiklusteenused” – erinevad lennuinfoteenused, häireteenused, lennuliikluse nõustamise teenused ja lennujuhtimisteenused (piirkondliku, lähenemis- ja lähilennujuhtimisteenused);
12. „piirkondliku lennujuhtimise teenus” – kontrollitavate lendude lennujuhtimisteenus õhuruumiosas;
- 12a. „lennujuhtimispiirkond” – Maa pinna kohal olevast teatud tasandist kõrgemal paiknev kontrollitav õhuruum;

13. „lähenemislennu juhtimise teenus” – saabuvate ja väljuvate kontrollitavate lendude juhtimine;
14. „lennuliikluse korraldamise üldkava” – kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ⁶ kooskõlas nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määruse (EÜ) nr 219/2007 (ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks)⁷ artikli 1 lõikega 2;
15. „kriisiolukord võrgustiku tegevuses” – olukord, kus ei suudeta pakkuda nõutaval tasemel ATM/ANS teenuseid, mis toob kaasa võrgustiku läbilaskevõime suure vähenemise või võrgustiku läbilaskevõime ja nõudluse vahelise olulise tasakaalustamatuse või ebatavalistest ja ettenägematutest asjaoludest tuleneva märkimisväärselt puuduliku teabevahetuse võrgustiku ühes või mitmes osas;
16. „teenuste rühm” – kaks või rohkem aeronavigatsiooniteenust;
17. „sertifikaat” – Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) või riikliku järelevalveasutuse poolt mis tahes kujul välja antud dokument, mis on kooskõlas kohaldatava õigusega ning millega kinnitatakse, et ATM/ANS teenuse osutaja vastab selle teenuse osutamiseks kehtestatud nõuetele;
18. „sideteenused” – lennunduses kasutatavad paiksed ja mobiilteenused, millega tagatakse lennuliikluse juhtimise eesmärgil maa-maa-, õhk-maa- ja õhk-õhk-side;
- 18a. „Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustik (EATMN)” – Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgustiku koostalitlusvõimet käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008 Vb lisas loetletud süsteemide kogum ... , mis võimaldab liidus osutada aeronavigatsiooniteenuseid, sealhulgas liideseid ühenduse ja kolmandate riikide piirialadel;

⁶ ELT L 95, 9.4.2009, lk 41.

⁷ ELT L 64, 2.3.2007, lk 1, muudetud nõukogu määrustega (EÜ) nr 1361/2008 ja nr 219/2014 (ELT L 352, 31.12.2008 ja ELT L 192, 1.7.2014).

19. „koostisosad” – esemed, näiteks riistvara, ning immateriaalne vara, näiteks tarkvara, millest sõltub Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku (EATMN) koostalitlusvõime;
20. „deklaratsioon” – ATM/ANS valdkonnas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 3 punktis ea määratletud deklaratsioon;
- 20a. „EUROCONTROL” – Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon, loodud lennuliikluse ohutuse alast koostööd käsitleva 13. detsembri 1960. aasta rahvusvahelise konventsiooniga;
21. „õhuruumi paindlik kasutamine” – õhuruumi korraldamise kontseptsioon, mille aluseks on põhimõte, et õhuruum ei tohiks olla määratud üksnes tsiviil- või sõjaliseks õhuruumiks, vaid seda peaks määratlema pigem ühe tervikuna, milles tuleb rahuldada kõigi kasutajate nõudmisi võimalikult suures ulatuses;
22. „lennuinfoteenus” – lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus;
23. „häireteenused” – teenused, mille eesmärgiks on teatada asjaomastele organisatsioonidele lennukitest, mis vajavad otsimis- ja päästeabi, ning vajaduse korral abistada neid organisatsioone;
24. „funktsionaalne õhuruumiosa” – operatiivsetel vajadustel põhinev õhuruumiosa, mis luuakse riigipiire arvestamata ja milles ATM/ANS teenused ja nendega seotud funktsioonid on tulemustel põhinevad ja optimeeritud, et igas funktsionaalses õhuruumiosas toimuks tõhustatud koostöö ATM/ANS teenuste osutajate vahel või vajaduse korral kasutataks integreeritud teenuste osutajat;

25. „üldine lennuliiklus” – kogu tsiviilõhusõidukite liiklus ning kogu riiklike õhusõidukite (sealhulgas sõjaväe, tolli ja politsei õhusõidukite) liiklus, mis toimub 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga asutatud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) protseduuride kohaselt;
26. „koostalitlusvõime” – EATMN-i süsteemidelt ja koostisosadelt nõutavate funktsionaalsete, tehniliste ja toimimisomaduste ning toimimisprotseduuride kogum, mis peab tagama võrgu ohutu, sujuva ja tõhusa toimimise. Koostalitlusvõime saavutamiseks tuleb süsteemid ja koostisosad viia vastavusse oluliste nõuetega;
27. „meteoroloogiateenused” – vahendid ja teenused, mille abil tagatakse õhusõidukile ilmaprognoosid, -hoiatused, -kokkuvõtted ja meteoroloogiliste vaatluste tulemused ning muu aeronavigatsiooniliseks kasutamiseks vajalik meteoroloogiateave ja muud vajalikud andmed, mille riik lennundustegevuses kasutamiseks on esitanud;
28. „navigatsiooniteenused” – vahendid ja teenused, mille abil antakse õhusõidukile teavet tema asukoha ja ajastuse kohta;
29. „operatiivandmed” – teave lennu kõikide etappide kohta, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad, lennujaamade käitajad ja teised asjaosalised vajavad operatiivsete otsuste tegemiseks;
30. „kasutuselevõtt” – esimene käitamine pärast süsteemi esialgset paigaldamist või täiendamist;
31. „lennumarsruutide võrk” – üldise lennuliikluse voogude suunamiseks määratud lennumarsruutide võrk, mis on vajalik lennujuhtimisteenuse osutamiseks;
32. „jälgimisteenindused” – vahendid ja teenused, mida kasutatakse lennuki asukoha määramiseks ohutu hajutamise tagamiseks;

33. „süsteem” – õhusõiduki pardal ja maa peal asuvate koostisosade ühendamine ning kosmoses asuvad seadmed, mis toetavad aeronavigatsiooniteenuseid kõikides lennu etappides;
34. „parandamine” – mis tahes süsteemi toimimispõhimõtete muudatused;
35. „piiriülesed teenused” – igasugune olukord, kui ühes liikmesriigis pakub aeronavigatsiooniteenuseid teenuseosutaja, kes on sertifitseeritud teises liikmesriigis;
36. „riiklik järelevalveasutus” – riiklik organ või riiklikud organid, kellele liikmesriik on teinud kohustuseks täita ülesandeid vastavalt käesolevale määrusele ning kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklitega 8b ja 8c;
37. „tugiteenused” – side-, navigatsiooni- ja seireteenused (CNS), meteoroloogiateenused (MET)⁸ ja aeronavigatsiooniteabe teenused (AIS);
- 37a. „tulemuslikkuse kava” – mitmesugused riigi, funktsionaalse õhuruumiosa või võrgustiku tasandil kehtestatud plaanid ATM/ANS teenuste osutajate tulemuslikkuse parandamiseks;
38. „kohalikud tulemuseesmärgid” – liikmesriikide poolt kohalikul tasandil, st funktsionaalse õhuruumiosa, riigi, aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna või lennujaama tasandil vastu võetud tulemuseesmärgid.

⁸ Eesistujariik teeb ettepaneku anda põhjenduses järgmine selgitus: „*Juhul, kui MET teenuse osutajad määratakse liikmesriikide poolt artikli 9a kohaselt, tuleks MET teenused jätta välja artikli 10 lõikes 5 viidatud tsentraliseeritult osutatavate tugiteenuste seast.*”

II PEATÜKK

RIIGIASUTUSED

Artikkel 3

Riiklikud järelevalveasutused

1. Liikmesriigid nimetavad või loovad kas üksi või ühiselt oma järelevalveasutuse või -asutused, et see (need) võtaks (võtaksid) enese kanda käesoleva määruse kohaselt sellisele asutusele määratud ülesannete täitmise.
- 1a. Riiklikud järelevalveasutused kasutavad oma volitusi erapooletult, sõltumatult ja läbipaistvalt. Eelkõige peab kõnealuste asutuste töökord, töötajate valik, juhtimine ja rahastamine võimaldama neil täita oma ülesandeid eespool nimetatud viisil. *(üle toodud lõikest 5)*
2. Riiklikud järelevalveasutused on eelkõige organisatsioonilise ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemisel sõltumatud aeronavigatsiooniteenuse osutajatest. Kõnealune sõltumatus ei takista neil üksustel täita oma ülesandeid ühise avaliku teenistuse raames.

- 2a. Riiklikud järelevalveasutused on kas õiguslikult või funktsionaalselt eraldiseisvad aeronavigatsiooniteenuse osutajatest.^{9 10}
- 2b. Juhul kui riiklikud järelevalveasutused ei ole õiguslikult eraldiseisvad aeronavigatsiooniteenuse osutajatest, teavitavad asjaomased liikmesriigid komisjoni meetmetest, mida nad on võtnud lõike 2 nõuete täitmiseks, ning esitavad dokumendid sellise eraldatuse saavutamise kohta, näidates ära asutuste sõltumatuse tõhususe. Kui niisugusel juhul on riiklik järelevalveasutus ja aeronavigatsiooniteenuse osutaja ühe ja sama asutuse osad, siis riiklik järelevalveasutus ei küsi ega võta vastu juhiseid kõnealuse asutuse selliselt hierarhiatasandilt¹¹, kellele alluvad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kui küsimus puudutab nende artiklis 4 osutatud ülesandeid ja nendega seotud otsuseid. Samuti puudub aeronavigatsiooniteenuse osutajal otsustusõigus riikliku järelevalveasutuse eelarvevahendite eraldamise üle.

⁹ Eesistujariik teeb ettepaneku selgitada käesoleva sätte tõlgendamist põhjenduses 10: „Selleks et tagada kõikjal Euroopas järjekindel ja tõhus järelevalve teenuste osutamise üle, tuleks riiklikele järelevalveasutustele tagada piisav iseseisvus ja piisavalt vahendeid. Ilma et see piiraks asjaosalise ministeeriumi poolset poliitilist kontrolli, tuleks kõnealune sõltumatus saavutada muu hulgas sellega, et hoitakse lahus riiklike järelevalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate [...] hierarhiline struktuur. Sellega seoses peaksid need üksused oma ülesandeid täitma ilma üksteise funktsioonidesse ja otsustusprotsessi sekkumata.”

¹⁰ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada järgmine uus põhjendus selliste riiklike järelevalveasutuste lahususe kontseptsiooni selgitamiseks, kes ei ole õiguslikult eraldiseisvad aeronavigatsiooniteenuse osutajatest: „On oluline, et kõik riiklikud järelevalveasutused kohaldavad käesolevat määrust ühetaoliselt, kaasa arvatud siis, kui nad ei ole õiguslikult eraldiseisvad asutused. Liikmesriigid tagavad, et riiklikud järelevalveasutused on võimelised täitma neile ülesandeid funktsionaalselt eraldiseisvate asutustena, st nad on igasuguse huvide konflikti vältimiseks nõuetekohaselt sõltumatud ja autonoomsed, eelkõige aeronavigatsiooniteenuse osutajatest. Sellega seoses peaksid riiklikud järelevalveasutused ja nende alluvuses olevad töötajad täitma oma tööülesandeid viisil, mis asjakohase, selge ja tõhusa eraldatuse abil tagab nende autonoomia ja sõltumatuse aeronavigatsiooniteenuse osutajatest.”

¹¹ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada järgmine uus põhjendus: Tuleks sätestada eritingimused riikliku järelevalveasutuse ja aeronavigatsiooniteenuse osutaja vahelise hierarhilise sõltumatuse tagamiseks, mis tähendab, et artiklis 4 osutatud ülesandeid ja nendega seotud riikliku järelevalveasutuse otsuseid ei mõjuta ükski isik, kellele asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja hierarhiliselt allub.”

3. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, võivad riiklikud järelevalveasutused olla organisatsiooniliselt seotud teiste reguleerivate asutuste ja/või ohutusasutustega.
4. [..]
5. [..]
6. Riiklike järelevalveasutuste töötajate suhtes kohaldatakse järgmisi nõudeid:
- a) nad võetakse tööle selge ja läbipaistva korra kohaselt, mis tagab töötajate sõltumatuse;
 - b) töötajad valitakse, lähtudes konkreetse töötaja kvalifikatsioonist, kaasa arvatud asjakohane pädevus ning vastavad kogemused, või tingimusel, et ta läbib asjakohase koolituse;
 - c) nad tegutsevad sõltumatult, eelkõige vältides huvide konflikti aeronavigatsiooniteenuse osutamise ja oma ülesannete täitmise vahel;
- 6a. ¹²Strateegiliste otsuste vastuvõtmise eest vastutavad isikud hoiduvad mis tahes otsesest või kaudsest huvist, mida võib pidada nende sõltumatust kahjustavaks ja mis võivad mõjutada ametiülesannete täitmist. Seoses sellega esitavad nad igal aastal kohustuste deklaratsiooni ja huvide deklaratsiooni, märkides ära mis tahes otsesed või kaudsed huvid.
7. Liikmesriigid tagavad, et riiklikel järelevalveasutustel on olemas vajalikud vahendid ja võimalused, et täita tõhusalt ja õigeaegselt ülesandeid, mis on neile määratud käesoleva määrusega. Riiklikul järelevalveasutused juhivad oma töötajaid vastavalt oma eelarveassigneeringutele, mis määratakse proportsionaalselt asjaomase järelevalveasutuse artikli 4 kohaselt täidetavate ülesannetega.

¹² Eesistujariik teeb ettepaneku lisada järgmine põhjendus, et selgitada strateegiliste otsuste vastuvõtmise eest vastutavate isikute mõistet: „*Strateegiliste otsuste vastuvõtmise eest vastutavate isikute mõistet kohaldatakse ainult väga piiratud arvu kõrgel ametikohal töötavate tippjuhtide suhtes.*”

8. Liikmesriigid teatavad komisjonile riiklike järelevalveasutuste nimed, aadressid ja nende muudatused ning käesoleva artikli järgimise tagamiseks võetavad meetmed.
9. *[Välja jäetud. Teemat kajastab viide parimatele tavadele artikli 5 lõikes 1]*

Artikkel 4

Riiklike järelevalveasutuste ülesanded

1. Artiklis 3 osutatud riiklikud järelevalveasutused täidavad eelkõige järgmisi ülesandeid:
 - a) tagavad asjakohase järelevalve käesoleva määruse rakendamise ja eelkõige selliste aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutu ja tõhusa tegutsemise üle, kes osutavad teenuseid selle liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, kes asjakohase asutuse määras või asutas;
 - b) annavad aeronavigatsiooniteenuse osutajatele välja sertifikaate kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikliga 8b ja kontrollivad kõnealuste sertifikaatide väljaandmistingimuste täitmist;
 - c) annavad lennujuhtidele välja määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8c kohaseid lubasid, pädevusmärkeid, kinnitusi ja sertifikaate ning kontrollivad kõnealuste dokumentide väljaandmistingimuste täitmist;
 - d) koostavad tulemuslikkuse kavasid ning jälgivad nende rakendamist kooskõlas artikliga 11;
 - e) jälgivad tasusüsteemi rakendamist kooskõlas artiklitega 12 ja 13;

- f) kiidavad vajaduse korral heaks operatiivsetele andmetele juurdepääsu tingimused kooskõlas artikliga 22; ja
 - g) kontrollivad deklaratsioone ja süsteemide kasutuselevõttu;
 - h) kontrollivad tingimuste kohaldamist, millele vastavust on deklareeritud, ja kontrollivad kohaldatavate tingimuste jätkuvat täitmist.
2. Iga riiklik järelevalveasutus korraldab nõuetekohaseid kontrolle ja ülevaatusi, et kontrollida vastavust käesoleva määruse nõuetele. Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja hõlbustab sellise töö läbiviimist.

Riiklike järelevalveasutuste koostöö

1. Riiklikud järelevalveasutused vahetavad **vajaduse korral** teavet oma töö ja otsustuspõhimõtete, parimate tavade ja protseduuride ning käesoleva määruse kohaldamise kohta. Selleks võivad riiklikud järelevalveasutused osaleda ja teha koostööd korrapäraselt kokku tulevas võrgus. Komisjon ja Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „EASA”) osalevad kõnealuses võrgus, koordineerivad ja toetavad selle tööd ning annavad vajaduse korral asjakohaseid soovitusi.

Vastavalt käesoleva määruse artiklis 22 ja määruses (EÜ) nr 45/2001 sätestatud andmekaitse-eeskirjadele toetavad komisjon ja EASA käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud teabe vahetamist võrgu liikmete vahel, mis võib toimuda elektrooniliste vahendite abil, austades aeronavigatsiooniteenuse osutajate tundliku äriteabe konfidentsiaalsust.

2. Riiklikud järelevalveasutused teevad koostööd, vajaduse korral töökokkulepete kaudu, et aidata üksteist järelevalveülesannete teostamisel ning kontrollide ja ülevaatuste tegemisel. Selleks võivad riiklikud järelevalveasutused panustada EASA poolt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punkti f kohaselt eriteadmiste vahetamiseks ja pakkumiseks loodud eksperdirühma raames.

3. Funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle rohkem kui ühe riigi vastutada oleva õhuruumi, sõlmivad liikmesriigid omavahel käesoleva artikliga ette nähtud järelevalveks kokkuleppe nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate osas, kes osutavad nende õhuruumiosadega seotud teenuseid. Asjaomased riiklikud järelevalveasutused võivad koostada kava, milles täpsustatakse nende koostöö rakendamine eespool nimetatud kokkuleppe jõustamiseks.
4. Riiklikud järelevalveasutused teevad tihedat koostööd, et tagada piisav järelevalve nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate üle, kellel on ühelt liikmesriigilt saadud kehtiv sertifikaat, kuid kes samuti osutavad teise liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumiga seotud teenuseid. Kõnealune koostöö sisaldab menetlust selliste juhtudega tegelemiseks, kui ei järgita käesolevat määrust ja määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b lõike 1 kohaselt vastu võetud kohaldatavaid ühisnõudeid.
5. Kui aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse teise liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, sisaldab lõigetes 2 ja 4 osutatud kord kokkulepet artikli 4 lõigetes 1 ja 2 sätestatud järelevalveülesannete ja sellise järelevalve tulemuste vastastikuse tunnustamise kohta. Selline vastastikune tunnustamine kehtib ka siis, kui riiklike järelevalveasutuste vaheline tunnustamise kord on kehtestatud teenuseosutajate sertifitseerimisprotsessi suhtes.
6. Kui siseriiklik õigus seda võimaldab, võivad riiklikud järelevalveasutused piirkondliku koostöö huvides samuti sõlmida kokkuleppeid järelevalvekohustuste jagamise kohta.

Artikkel 6

Kvalifitseeritud üksused

1. Riiklikud järelevalveasutused võivad otsustada delegeerida artikli 4 lõikes 2 osutatud kontrollide ja ülevaatuste tegemise tervenisti või osaliselt kvalifitseeritud üksustele, kes täidavad määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisas sätestatud nõudeid. Lisaks võivad nad kvalifitseeritud üksustele anda konkreetse sertifitseerimisega või järelevalvega seotud ülesandeid kooskõlas kõnealuse määruse artikliga 13
2. Riikliku järelevalveasutuse antud volitus kehtib liidus kolm aastat, kusjuures seda võib pikendada. Riiklikud järelevalveasutused võivad anda kõikidele liidus asuvatele kvalifitseeritud üksustele juhiseid selliste kontrollide ja ülevaatuste tegemiseks.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile, EASA-le ja teistele liikmesriikidele kvalifitseeritud üksused, keda on lõike 1 kohaselt volitatud ülesandeid täitma, märkides iga üksuse vastutusalad ja identifitseerimisnumbri ning kõik sellekohased muudatused. Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* kvalifitseeritud üksuste loetelu, nende identifitseerimisnumbrid ja vastutusalad ning ajakohastab seda loetelu.
4. Liikmesriigid tagavad, et tühistatakse sellistele kvalifitseeritud üksustele antud volitused, kes enam ei vasta määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisas sätestatud nõuetele. Nad teavitavad sellest viivitamata komisjoni, EASA-t ja teisi liikmesriike.
5. Käesoleva artikli kohaldamisel käsitatakse kvalifitseeritud üksusena teatatud asutusi, kes kooskõlas määruse (EÜ) nr 552/2004 artikliga 8 nimetati enne käesoleva määruse jõustumist.

Sidusrühmadega konsulteerimine

1. Riiklikud järelevalveasutused kehtestavad konsulteerimismehhanismid, et asjakohaselt kaasata sidusrühmad ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamisse, eelkõige riiklike järelevalveasutuste artikli 1 lõike 1 punktis d osutatud ülesannete täitmiseks.
2. Sellised sidusrühmad võivad olla:
 - aeronavigatsiooniteenuste osutajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - lennujaamade käitajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - õhuruumi kasutajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - sõjavägi,
 - töötlev tööstus,
 - personali esindavad organisatsioonid,
 - riiklikud lennujaamade koordinaatorid.

III PEATÜKK TEENUSTE OSUTAMINE

Artikkel 8

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate sertifitseerimine

1. Liidus kohaldatakse kõikide aeronavigatsiooniteenuste osutamise suhtes määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b kohaselt riiklike järelevalveasutuste või EASA poolset sertifitseerimist.
2. Sertifitseerimismenetlusega tagatakse, et taotlejal on piisavalt rahalisi vahendeid ning et ta on võtnud endale asjakohase vastutus- ja kindlustuskaitse, kui seda ei garanteeri asjaomane liikmesriik.
3. Sertifikaadiga nähakse õhuruumi kasutajatele ette mittediskrimineeriv juurdepääs teenustele, võttes eelkõige arvesse ohutust. Sertifitseerimise suhtes kohaldatakse II lisas sätestatud tingimusi.
4. Väljaantud sertifikaadi alusel võivad aeronavigatsiooniteenuse osutajad osutada oma teenuseid liikmesriikidele, muudele aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, õhuruumi kasutajatele ja lennujaamadele kogu liidus.

5. ¹³Olenemata lõikest 1, võivad liikmesriigid lubada osutada aeronavigatsiooniteenuseid kogu nende vastutusalasse kuulavas õhuruumis või selle osas ilma sertifitseerimiseta juhul, kui selliste teenuste osutaja osutab peamiselt muule kui üldisele lennuliiklusele suunatud teenust. Sellistel juhtudel teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni ja teisi liikmesriike oma otsusest ja meetmetest, mis on võetud ühiste nõuete maksimaalse järgimise tagamiseks ning võimaluse piires sellise ohutuse taseme tagamiseks, mis on vähemalt samaväärne tasemega, mis on ette nähtud määruse (EÜ) nr 216/2008 Va ja Vb lisas määratletud oluliste nõuetega.
6. Käesolev artikkel ei piira võimalust kasutada deklareerimist määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b kohaselt.

Artikkel 9

Aeronavigatsiooniteenuse osutajate määramine

1. Liikmesriigid tagavad, et nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi igas konkreetses osas osutab lennuliiklusteenuseid ainult üks teenuseosutaja. Selleks määravad liikmesriigid lennuliiklusteenuse osutaja, kellel on liidus kehtiv sertifikaat või deklaratsioon.

¹³ Endised määruse 550/2004 põhjendused 15 ja 16, määruse 551/2004 põhjendused 6, 14, 16 ja 17 ning määruse 549/2004 põhjendused 7 ja 22 taastatakse. Põhjendusse 17 lisatakse järgmine muudatus: „*Sõjalised operatsioonid ja õppused peaksid olema kaitstud, kui ühiste põhimõtete ja kriteeriumide kohaldamine takistab nende ohutut ja tõhusat läbiviimist. Sellistel juhtudel ei tuleks neid pidada ebatõhususe allikaks, eeldusel et õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni on kohaldatud tõhusalt.*”

2. Piiriüleste teenuste osutamise korral tagavad liikmesriigid, et käesoleva artikli ja artikli 18 lõike 3 järgimist ei takistaks nende siseriiklik õigussüsteem, millega nõutakse, et lennuliiklusteenuste osutajad, kes osutavad teenuseid selle liikmesriigi vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, vastavad ühele järgmistest tingimustest:
 - a) on otseselt või enamusosaluse kaudu selle liikmesriigi või selle kodanike omanduses;
 - b) nende peamine tegevuskoht või registrijärgne asukoht on selle liikmesriigi territooriumil;
 - c) kasutavad ainult selles liikmesriigis asuvaid rajatisi.
3. Liikmesriigid määratlevad määratud lennuliiklusteenuste osutajate õigused ja kohustused. Kohustused võivad sisaldada tingimusi, mis käsitlevad sellise asjakohase teabe õigel ajal esitamist, mis võimaldab teha kindlaks kõik õhusõidukite liikumised nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis. Kui piiriüleseid teenuseid osutatakse **ühise määramise alusel**, lepivad liikmesriigid kokku määratud lennuliiklusteenuste osutajate õigused ja kohustused ning asjaomased vastutuse aspektid ja järelevalve.
4. Liikmesriikidel on lennuliiklusteenuste osutaja valimisel kaalutusõigus, tingimusel et teenuseosutaja on määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt sertifitseeritud või esitanud asjakohase deklaratsiooni.

5. Artikli 16 kohaselt kehtestatud funktsionaalsete õhuruumiosade puhul, mis ulatuvad üle rohkem kui ühe liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi, määravad asjaomased liikmesriigid ühiselt käesoleva artikli lõike 1 kohaselt ühe või mitu lennuliiklusteenuste osutajat vähemalt üks kuu enne selle õhuruumiosa kasutuselevõttu. Ühine määramine võimaldab lennuliiklusteenuste osutajatel osutada funktsionaalses õhuruumiosas piiriüleseid teenuseid. *(üle toodud lõikest 16.6)*
6. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsusest, mis käsitlevad lennuliiklusteenuse osutajate määramist nende vastutusalasse kuuluva õhuruumi konkreetse osa jaoks.

Artikkel 9a

Meteoroloogiateenuste osutajate määramine¹⁴

1. Liikmesriigid võivad määrata meteoroloogiateenuste osutaja, kes varustaks kogu nende liikmesriikide vastutusalasse kuuluvat õhuruumi või selle osa meteoroloogiliste andmetega, võttes arvesse ohutusega seotud kaalutlusi.
2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata käesoleva artikli alusel võetud otsustest, mis käsitlevad meteoroloogiateenuste osutajate määramist.

¹⁴ Eesistujariik teeb ettepaneku taastada määruse 550/2004 põhjendus 15: „*Ohutusega seotud kaalutluste analüüsimise põhjal peaksid liikmesriigid olema suutelised määrama kogu nende vastutuses oleva õhuruumi või selle osa jaoks meteoroloogiateenuste osutajad, ilma et pakkumismenetlust oleks vaja korraldada.*”

Tugiteenuste osutamine

1. Liikmesriigid võivad ühe või mitme tugiteenuse osutamisele rakendada konkurentsipõhist lähenemisviisi, eelkõige õiglase ja konkurentsipõhise hankemenetluse alusel ja kooskõlas liidu õiguse asjaomaste põhimõtetega.
- 1a. Ilma et see piiraks aeronavigatsiooniteenuse osutajate võimalust tegutseda teenuste rühma osutajana, võtavad rakendavad konkurentsipõhist lähenemisviisi liikmesriigid kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et puuduksid õiguslikud või regulatiivsed takistused, mis ei võimalda tugiteenuste osutajatel konkureerida võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel.
- 1b. [...] ¹⁵ (varem lõike 1 viimane lause)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]

¹⁵ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada järgmine põhjendus: „Liikmesriigid võivad otsustada, et ühe või mitme tugiteenuse osutamine korraldatakse turutingimustes. Sellisel juhul tuleks kooskõlas liidu õiguse asjaomaste põhimõtetega jätkuvalt kohaldada liikmesriigi õigusnorme, sealhulgas võimalust piirata juurdepääsu turule ja piiramise korda.”

¹⁶ Eesistujariik teeb ettepaneku asendada käesolev lõige järgmise põhjendusega: „Tugiteenuste konkurentsipõhise osutamise võimaliku ühtlustamise kaalumise peaks põhinema tasuvusanalüüsil, mis hõlmab vähemalt järgmist: konkurentsi mõju teenuste osutamisele, teenuste osutamise kulutõhusus ja kvaliteet, liikmesriikide võime täita oma kohustusi ICAO ees ning juhtimis- ja sotsiaalsed aspektid.”

5. a) Komisjon viib läbi sõltumatu uuringu, milles hinnatakse EATMNi toimingutega seotud tugiteenuste tsentraliseeritud osutamise teostatavust, ja teavitab sellest komiteed. Uuring hõlmab konkreetse tugiteenuse või selle osa osutamisega seotud hinnangulisi kogutulusid ja -kulusid ning viiakse läbi, konsulteerides liikmesriikide ja lennuliikluse korraldamises osalevate sidusrühmadega¹⁷, eelkõige aeronavigatsiooniteenuse osutajatega. Samuti hõlmab uuring juhtimisaspekte, mõju varade valitsemisele, sealhulgas investeeringutele, julgeoleku- ja kaitsenõudeid, ning lennuliikluse korraldamise võrgustiku tulemuslikkusele ja riigi tasandil osutatavatele aeronavigatsiooniteenustele pakutavat lisandväärtust.

¹⁷ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada artiklisse 2 järgmine määrusest (EL) 677/2011 võetud lennuliikluse korraldamises osalevate sidusrühmade määratlus: „*operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad*” – tsiviil- ja sõjalennundusega seotud õhuruumi kasutajad, tsiviil- ja sõjalennundusega seotud aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennuväljade käitajad, lennuväljade teenindusaegade koordineerijad ja teenusepakkujad ning kõik teised sidusrühmad, keda peetakse konkreetsete funktsioonide ja teenuste täitmisel asjakohaseks”.

- b) Kui uuringu tulemus on positiivne, võib komisjon, olenemata ühiste tugiteenuste osutamise korrast artikli 16a raames, kooskõlas artikli 27 lõikega 3 otsustada, et üht või mitut EATMNi toimingutega seotud tugiteenust või selle osa võib tsentraliseeritult osutada võrgustiku haldaja või aeronavigatsiooniteenuse pakkujate rühm, kes tegutseb lennuliikluse korraldamises osalevate sidusrühmade, eelkõige asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate¹⁸ nimel. Kõnealused tugiteenused või nende osad ei hõlma meteoroloogiateenuseid, kui nende osutajad on määratud artikli 9a kohaselt. Tugiteenuste tsentraliseeritult osutamine ei kohusta liikmesriike kohaldama nende teenuste osutamisele konkurentsipõhist lähenemisviisi, samuti ei kohusta see tühistama nende teenuste osutamist kohalikul ja riiklikul tasandil. Sellisel juhul ei võeta õhuruumi kasutajatelt topelttasu. Komisjon konsulteerib lennuliikluse korraldamises osalevate sidusrühmade, eelkõige asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajatega ning [...] **tugineb** oma otsuses võimalikult suurel määral [...] nende vastastikusele kokkuleppele, austades julgeoleku- ja kaitsenõudeid. Samuti täpsustab komisjon teenuste osutamise ja teenuseosutajate valimise tingimused, lähtuvalt nende suutlikkusest osutada teenuseid erapooletult, **mittediskrimineerivalt** ja kulutõhusalt, **tagades kõigile lennuliikluse korraldamises osalevatele sidusrühmadele võrdse juurdepääsu teenustele**, ning määrab kõnealused teenuseosutajad. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikega 3.

¹⁸ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada järgmine põhjendus: „*Tugiteenuste tsentraliseeritud osutamisel aeronavigatsiooniteenuse pakkujate rühma poolt tuleks seada eesmärgiks selliste teenuseosutajate geograafiliselt tasakaalustatud kaasamine.*”

Tulemuslikkuse kava

1. Selleks et parandada aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust ning võrgufunktsioone ja -teenuseid ühtses Euroopa taevas, koostatakse aeronavigatsiooniteenuste ning võrgufunktsioonide ja -teenuste jaoks tulemuslikkuse kava. See sisaldab järgmist:
 - a) kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid sellistes kesksetes tulemusvaldkondades nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutasuvus;
 - b) tulemuslikkuse kavad, sealhulgas tulemuseesmärgid, millega tagatakse piisav panus kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisesse; ning
 - c) aeronavigatsiooniteenuste ning võrgufunktsioonide ja -teenuste tulemuslikkuse perioodiline ülevaatamine, järelevalve ja võrdlusuuringud.
2. Kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega määrab komisjon sõltumatu, erapooletu ja pädeva asutuse tegutsema tulemuslikkuse hindamise asutusena, ning valib ja määrab ametisse selle juhataja ja liikmed. Tulemuslikkuse hindamise asutuse ülesanne on abistada komisjoni koostöös riiklike järelevalveasutustega ja abistada riiklike järelevalveasutuste taotluse korral neid lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava ja artiklis 13 osutatud maksustamiskava rakendamisel. Tulemuslikkuse hindamise asutusele võivad tehnilist abi anda EASA, EUROCONTROL või mõni muu pädev üksus.

- 2a. Komisjon kehtestab tulemuslikkuse hindamise asutuse jaoks vajalikud pädevus-, kogemus- ja sõltumatusnõuded. Samuti kehtestab komisjon pädevuse ja kodukorra, mille alusel tulemuslikkuse hindamise asutus käesoleva artikli kohaselt tegutseb. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Komisjon kehtestab lennuliikluse juhtimise võrgustiku jaoks kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid. Juhul kui komisjon leiab lõike 7 punktis j osutatud võrdlusperioodi jooksul, et enam ei kehti algsed andmed ja eeldused, mille põhjal kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid kehtestati, kuna käivitunud on häirekünnised või rakendama on hakatud artikli 10 lõikes 5 viidatud tugiteenuste tsentraliseeritud osutamist, võib komisjon otsustada need eesmärgid üle vaadata. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
- 3a. Kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid määratletakse tulemuslikkuse hindamise asutuse analüüsi põhjal, milles võetakse arvesse asjaomast liikmesriikide ja riiklike järelevalveasutuste panust riikide või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil.
- 3aa. [...] (*üle viidud lõikesse 3*)
- 3b. Enne kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamist teeb tulemuslikkuse hindamise asutus riiklikele järelevalveasutustele kättesaadavaks tulemuslikkuse kavade hindamise meetodid ja protsessi. (*üle toodud lõikest 4*).
- 3c. Riiklikud järelevalveasutused koostavad lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kavad, mille võtab (võtavad) vastu liikmesriik (liikmesriigid). Kõnealused kavad sisaldavad siduvaid kohalikke tulemuseesmärke ja liikmesriigi (liikmesriikide) poolt vastu võetud stimuleerimiskavasid. Kavade kavandite koostamisel konsulteeritakse aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate esindajate ja vajaduse korral personali esindajate, sõjaväevõimude, lennujaamade käitajate ja lennujaamade koordinaatoritega.

- 3d. Kui riiklikku või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava toetavad aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja õhuruumi kasutajate ning vajaduse korral asjaomaste lennuvälja käitajate ja lennujaama koordinaatorite esindajad, võtab komisjon tulemuslikkuse kavade hindamisel arvesse sellise toetuse kirjalikku kinnitust.
4. Kohalike tulemuseesmärkide panust kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisse hindab komisjon, keda abistab tulemuslikkuse hindamise asutus. Selleks jagab tulemuslikkuse hindamise asutus oma esialgseid tulemusi riikliku järelevalveasutusega, enne kui esitab oma lõplikud soovitusel komisjonile.
- 4a. Kui komisjon teeb kindlaks, et tulemuslikkuse kavad või kohalikud eesmärgid ei aita piisavalt kaasa kogu liitu hõlmavate eesmärkide saavutamisele, võib ta asjaomastelt liikmesriikidelt nõuda vajalike parandusmeetmete võtmist. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
5. Lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava võrdlusperiood hõlmab minimaalselt kolme aastat ja maksimaalselt viit aastat.
6. Komisjon hindab korrapäraselt kogu liitu hõlmavate ja kohalike tulemuseesmärkide saavutamist ja teavitab sellest komiteed.
7. Lõikes 1 osutatud tulemuslikkuse kava põhineb järgmisel:
- a) kõikidelt asjaomastelt pooltelt, sealhulgas ATM/ANS teenuste osutajatelt, õhuruumi kasutajatelt, lennujaamade käitajatelt, lennujaamade koordinaatoritelt, riiklikelt järelevalveasutustelt, liikmesriikidelt, võrgustiku haldajalt ja EUROCONTROLilt aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkust käsitlevate asjakohaste andmete kogumine, kontroll, analüüs, hindamine ja levitamine;

- b) asjakohaste põhiliste tulemusvaldkondade valik ICAO dokumendi nr 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” põhjal ja vastavalt valdkondadele, mis on kindlaks määratud lennuliikluse korraldamise üldkava tulemusraamistikus (sealhulgas turvalisuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususe valdkond), mida vajaduse korral kohandatakse, et võtta arvesse ühtse Euroopa taeva nende valdkondade eesmärgi ning tulemuslikkuse mõõtmiseks kasutatavate piiratud arvu põhiliste tulemusnäitajate määramist;
- c) kogu liitu hõlmavate ja kohalike tulemuseesmärkide püstitamine ja läbivaatamine;
- d) riiklike järelevalveasutuste koostatavate tulemuslikkuse kavade väljatöötamise kriteeriumid. Kriteeriumidega tagatakse, et tulemuslikkuse kavad:
 - i) võtavad arvesse aeronavigatsiooniteenuse osutajate äriplaane ning sektorisiseseid partnerlusi ja, kui need on olemas, artikli 16 lõikes 10 osutatud tegevuskavasid;
 - ii) käsitlevad riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa kulubaasi kõiki kulukomponente;
 - iii) sisaldavad siduvaid kohalikke tulemuseesmärgi, mis aitavad piisavalt kaasa kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisele;
 - iv) sisaldavad asjakohaseid stimuleerimiskavasid (*üle toodud lõigu sissejuhatavast lausest*);
 - v) võtavad arvesse julgeoleku- ja kaitsenõuete ning õhuruumi kasutamise vahelist seost;
 - vi) võtavad vajadusel arvesse tsentraliseeritult osutatavate teenuste mõju, eelkõige kohalikul või riigi tasandil;
- e) kohalike tulemuseesmärkide hindamine ja vajaduse korral läbivaatamine tulemuslikkuse kava alusel;
- f) tulemuslikkuse kavade rakendamise järelevalve, sealhulgas asjakohased häiremehhanismid;

- g) kriteeriumid, mille alusel hinnatakse, kas kohalikud tulemuseesmärgid aitavad piisavalt kaasa kogu liitu hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisele võrdlusperioodil, ja millega toetatakse häiremehhanisme;
- h) üldpõhimõtted, mille alusel liikmesriigid sätestavad stimuleerimiskava;
- i) [...];
- j) tulemuseesmärkide saavutamise hindamise asjakohased võrdlusperioodid ja intervallid ning uute eesmärkide püstitamine;
- k) vajalikud seonduvad ajakavad.

Komisjon kehtestab tulemuslikkuse kava nõuetekohase toimimise üksikasjalikud eeskirjad kooskõlas käesolevas lõikes loetletud punktidega. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.¹⁹

- 8. Tulemuslikkuse kava loomisel võetakse arvesse asjaolu, et marsruuditeenused, terminaliteenused ning võrgustiku funktsioonid ja teenused on erinevad ning neid tuleks vastavalt käsitleda, vajaduse korral ka tulemuslikkuse mõõtmise eesmärgil.
- 9. Komisjon korraldab kahe aasta jooksul pärast käesoleva määruse avaldamist uuringu muude sidusrühmade kui ATM/ANS teenuste osutajate tegevuse mõjust Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku tõhusale toimimisele, ning avaldab selle tulemused. Uuringu eesmärk on kindlaks määrata võimalikud uued põhilised tulemusvaldkonnad ja/või näitajad, mille abil on võimalik arvesse võtta sellise tegevuse mõju järgmistel võrdlusperioodidel.

¹⁹ Komisjon on delegeeritud õigusaktide väljajätmise vastu.

Artikkel 12

Tasusüsteemi käsitlevad üldsätted

Kooskõlas artiklite 13 ja 14 nõuetega aitab aeronavigatsioonitasude süsteem saavutada suuremat läbipaistvust õhuruumi kasutajatele tasude kehtestamisel ja nende sissenõudmisel ning aitab saavutada aeronavigatsiooniteenuste osutamise kulutõhusust ja lendude efektiivsust, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme. Kõnealune süsteem on kooskõlas ka 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artikliga 15 ja EUROCONTROLi marsruuditasude süsteemiga.

Artikkel 13

Tasusüsteemi põhimõtted

1. Tasusüsteem põhineb aeronavigatsiooniteenuste kuludel, mis tekivad teenuseosutajatel õhuruumi kasutajate nimel toimides. Need kulud jaotatakse kavaga kasutajate kategooriate vahel.
2. Tasude kulubaasi kehtestamisel kohaldatakse lõigetes 3–8 sätestatud põhimõtteid.

3. Õhuruumi kasutajate vahel jaotatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise kindlaksmääratud kulud, kaasa arvatud kapitaliinvesteeringute ja varade amortisatsiooni asjakohased intressisummad ning hooldus-, käitamis-, juhtimis- ja halduskulud. Kindlaksmääratud kulud on kulud, mille liikmesriigid määravad kindlaks aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna või riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kas võrdlusperioodi alguses raammääruse artikli 11 lõikes 5 osutatud võrdlusperioodi iga kalendriaasta kohta või võrdlusperioodi jooksul, pärast asjakohaseid kohandusi, kasutades artiklis 11 sätestatud hääremehhanisme.
4. Selles kontekstis arvessevõetavad kulud on ICAO Euroopa piirkonna piirkondliku aeronavigatsioonialase kava (ICAO Regional Air Navigation Plan) kohaselt rajatiste ja teenuste võimaldamise ja rakendamise määratud kulud. Artikli 3 lõikes 7 sätestatud nõuete täitmiseks võetakse arvesse ka riiklike järelevalveasutuste ja/või kvalifitseeritud üksuste kantud kulud või kulude osa, kui selliste kulude katmiseks ei kasutata muid rahalisi vahendeid. Samuti võidakse arvesse võtta kulud, mida asjaomane liikmesriik ja teenusepakkuja kannavad seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega. Selliste kulude hulka ei kuulu liikmesriikide poolt artiklis 33 osutatud karistustega seotud kulud ega artikli 11 lõikes 4a osutatud mis tahes parandusmeetmete või sanktsioonidega seotud kulud.
5. Seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega ja osana nende vastavatest raamlepingutest teevad liikmesriigid asjakohaseid jõupingutusi, et jõuda kokkuleppele tasupoliitika ühistes põhimõtetes.

6. Erinevate aeronavigatsiooniteenuste kulud peavad olema eristatud, nagu on ette nähtud artikli 21 lõikes 3.
7. Marsruuditeenuste ja terminaliteenuste vaheline ristsubsideerimine ei ole lubatud. Kulud, mis puudutavad nii terminaliteenuseid kui ka marsruudil osutatavaid teenuseid, jaotatakse marsruuditeenuste ja terminaliteenuste vahel proportsionaalselt, kasutades selleks läbipaistvat metoodikat. Ristsubsideerimine on lubatud erinevate aeronavigatsiooniteenuste vahel nende kahe kategooria raames ainult objektiivselt põhjendatud juhtudel, tingimusel et need juhud on selgelt kindlaks määratud. Lubatud ei ole aeronavigatsiooniteenuste ristsubsideerimine selliste tugiteenustega, mida kooskõlas artikliga 10 osutatakse konkurentsi tingimustes.
8. Tagatakse tasude kulubaasi läbipaistvus. Võetakse vastu rakenduseeskirjad, mida teenuseosutajad kasutavad teabe andmisel, et võimaldada läbi vaadata teenuseosutajate eeldatavaid ja tegelikke kulusid ja tulusid. Riiklikud järelevalveasutused, teenuseosutajad, õhuruumi kasutajad, komisjon ja EUROCONTROL vahetavad korrapäraselt teavet.
9. Lõigete 3–8 kohaselt tasude kehtestamisel järgivad liikmesriigid järgmisi põhimõtteid:
 - a) aeronavigatsiooniteenuste kättesaadavuse eest nõutavad tasud kehtestatakse kedagi diskrimineerimata ja erinevatele õhuruumi kasutajatele ühe ja sama teenuse kasutamise eest tasu kehtestamisel ei eristata kasutajaid kodakondsuse ega kategooria alusel;
 - b) teatavad kasutajad, eelkõige kergõhusõidukid ja riigi õhusõidukid, võidakse maksust vabastada, tingimusel et sellise vabastamisega kaasnevad kulud ei jää teiste kasutajate kanda;

- c) tasud kehtestatakse kindlaksmääratud kulude alusel kalendriaasta kaupa; need võib kehtestada kindlaksmääratud kulude alusel terve võrdlusperioodi kohta, tagades, et asjaomase võrdlusperioodi jooksul saadav kogutulu ei ületa tulude summat, mis saadakse, kui sama võrdlusperioodi jooksul kehtestatakse tasud kalendriaasta kaupa;
 - d) aeronavigatsiooniteenused võivad toota piisavalt tulusid, et tagada varade mõistlik tootlus, et aidata kaasa kapitali vajalikule suurendamisele;
 - e) tasud kajastavad õhuruumi kasutajatele kättesaadavate aeronavigatsiooniteenuste ja -rajatistega seotud kulusid, võttes arvesse erinevate asjaomaste õhusõidukitüüpide suhtelist tootlikkust;
 - f) tasudega soodustatakse aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tulemuslikku, tõhusat ja jätkusuutlikku osutamist, et saavutada ohutuse ja kulutõhususe kõrge tase ja ning tulemuseesmärgid, ja nendega soodustatakse teenuste integreeritud osutamist, vähendades samaaegselt lennunduse keskkonnamõju. Punkti f kohaldamisel ja seoses riikliku või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuslikkuse kavadega võivad riiklikud järelevalveasutused kehtestada mehhanisme, sealhulgas rahalised soodustused ja takistused, et innustada aeronavigatsiooniteenuse osutajaid ja/või õhuruumi kasutajaid toetama aeronavigatsiooniteenuste osutamise parandamist, näiteks suurendama läbilaskevõimet, vähendama hilinevõimet ja tagama säästva arengu, säilitades samal ajal optimaalse ohutustaseme.
10. Komisjon võtab vastu meetmed, milles sätestatakse lõigete 1–9 kohaldamise üksikasjalik kord. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 14

Artiklitele 12 ja 13 vastavuse kontroll

1. Komisjon näeb koostöös liikmesriikidega ette, et vastavust artiklites 12 ja 13 osutatud põhimõtetele ja eeskirjadele kontrollitakse pidevalt. Komisjon püüab kehtestada vajalikud mehhanismid EUROCONTROLi eriteadmiste kasutamiseks ja jagab kontrolli tulemusi liikmesriikide, Eurocontroli ja õhuruumi kasutajate esindajatega.
2. Komisjon korraldab ühe või enama liikmesriigi taotlusel, kes leiavad, et artiklites 12 ja 13 osutatud põhimõtteid ja eeskirju ei ole nõuetekohaselt kohaldatud, või omal algatusel uurimise põhimõtete ja/või eeskirjade mis tahes mittejärgimise või kohaldamata jätmise kohta. Komisjon jagab uurimise tulemusi liikmesriikide, EUROCONTROLi ja õhuruumi kasutajate esindajatega, ilma et see piiraks artikli 32 lõike 1 kohaldamist. Kahe kuu jooksul alates taotluse saamisest ja pärast asjaomase liikmesriigi ärakuulamist otsustab komisjon, kas on tagatud meetme vastavus artiklitele 12 ja 13 ning kas seda võib seega jätkuvalt rakendada. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Ühisprojektid

1. Lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist võib toetada ühisprojektidega. Kõnealused projektid toetavad käesoleva määruse eesmärgi parandada Euroopa lennundussüsteemi ja ATMi/ANSi tulemuslikkust sellistes põhivaldkondades nagu läbilaskevõime, lendude ja kulude tõhusus ning keskkonnasäästlikkus, arvestades kõigi nende puhul esmatähtsaid ohutuseesmärgi.
- 1a. Komisjon võib luua ühisprojekte, et rakendada olulisi muudatusi lennuliikluse korraldamise üldkava käitamispõhimõtetes, mis mõjutavad kogu võrgustikku. Ühisprojektides määratakse kindlaks kasutusvalmid ATMi funktsioonid ning nende kasutuselevõtu ajakava ja geograafilise ulatuse ning nõutakse nende õigeaegset, koordineeritud ja sünkroonset kasutuselevõttu.
2. Komisjon võib samuti vastu võtta meetmed, milles sätestatakse ühisprojektide juhtimine ja määratakse kindlaks nende kasutuselevõttu soodustavad asjaolud. Kõnealused meetmed ei piira projektide kasutuselevõtu mehhanismide rakendamist seoses funktsionaalsete õhuruumiosadega, milles on kokku leppinud nimetatud õhuruumiosades osalejad.
3. Ühisprojektid võib tunnistada liidu toetuse kõlblikuks mitmeaastase finantsraamistiku raames. Sel eesmärgil ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust otsustada oma rahaliste vahendite kasutamise üle, viib komisjon läbi sõltumatu tasuvusanalüüsi ning konsulteerib asjakohaselt liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega vastavalt artiklile 28, uurides põhjalikult kõiki sobivaid vahendeid ühisprojektide kasutuselevõtu rahastamiseks. Ühisprojektide kasutuselevõtu abikõlblikud kulud kaetakse kooskõlas läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.
- 3a. Lõigetes 1a ja 2 osutatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.

Funktsionaalsed õhuruumiosad

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine, eesmärgiga saavutada ühtse Euroopa taevalennuliikluse korraldamise võrgustiku vajalik läbilaskevõime ja tõhusus ja ATM/ANS teenuste üha enam integreeritud²⁰ osutamine ning säilitada kõrge ohutustase ja aidata kaasa lennutranspordisüsteemi üldisele tulemuslikkusele ning vähendada keskkonnamõju.
2. Funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamisel tuginetakse liikmesriikide vahelistele kokkulepetele, ja kui see on kasulik, toetatakse neid artiklis 16a nimetatud sektorisiseste partnerlustega.
3. Käesoleva artikli järgimise tagamiseks teevad liikmesriigid, riiklikud järelevalveasutused ja ATM/ANS teenuste osutajad üksteisega suurimal võimalikul määral koostööd. Vajaduse korral võib koostöö hõlmata funktsionaalsetes õhuruumiosades osalevate kolmandate riikide riiklikke järelevalveasutusi ja ATM/ANS teenuste osutajaid.

²⁰ Põhjenduse 25 lõppu lisatakse järgmine lause, et selgitada ATM/ANS teenuste üha enam integreeritud osutamist, sealhulgas õhuruumi korraldamisel. „ATM/ANS teenuste üha enam integreeritud osutamine võidakse muu hulgas saavutada integreeritud teenuseosutaja kaudu või vajaduse korral kahe või enama aeronavigatsiooniteenuse osutaja töökokkulepete kaudu.”

4. Funktsionaalsed õhuruumiosad peavad eelkõige:

- a) olema tagatud riskianalüüsiga;
- b) loodud selliselt, et nad aitavad kaasa artikli 11 kohaselt kehtestatud tulemuseesmärkide saavutamisele;
- c) [...]
- d) [...]
- e) olema tasuvusanalüüsi alusel põhjendatud üldise lisandväärtusega, kaasa arvatud tehniliste ja inimressursside kõige tõhusam kasutamine²¹;
- f) vajaduse korral tagama sujuva ja paindliku lennujuhtimisalase vastutuse üleandmise lennuliiklusteenindusüksuste vahel;

²¹ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada selgituseks järgmine põhjendus: „*Liikmesriigid peaksid tagama, et funktsionaalsel õhuruumiosal, milles nad osalevad, on potentsiaal järk-järgult pakkuda üldist lisandväärtust, kaasa arvatud õhuruumi kasutamise ning tehniliste ja inimressursside osas. Tehniliste ja inimressursside kõige tõhusam kasutamine funktsionaalses õhuruumiosas võidakse muu hulgas saavutada järgmiste võtete abil:*

- *aeronavigatsiooniteenuste töötajate ühised koolitused ja koolitustaristu,*
- *tehniliste ATM süsteemide sünkroniseeritud olelustersüklid,*
- *harmoneeritud ATM süsteemid ja vahendid,*
- *ratsionaalsed kapitalikulud, mille puhul võetakse asjakohaselt arvesse kõiki vajadusi, et pikas perspektiivis tagada jätkusuutlik lennuliikluse korraldamine,*
- *aeronavigatsiooniteenuse osutajate investeerimiskavade kooskõlastamine,*
- *ühiste juhtimiskeskuste asutamine, kui see on kasulik,*
- *ühine side-, navigatsiooni- ja seireteenuste taristu arendamine,*
- *aeronavigatsiooniteenuste piiriülene osutamine või piiriülene delegerimine,*
- *aeronavigatsiooniteabe teenuste kooskõlastatud osutamine,*
- *riiklikke järelevalveasutusi hõlmavate järelevalvestruktuuride lähenemine,*
- *ühine eriolukordades tegutsemise kord.*”

- g) [...]
 - h) vastama tingimustele, mis tulenevad piirkondlikest kokkulepetest ICAO raames;
 - i) olema kooskõlas käesoleva määruse jõustumise ajal kehtivate piirkondlike kokkulepetega, eelkõige nendega, mis hõlmavad Euroopa kolmandaid riike.
- 4a. Samuti vastavad funktsionaalsed õhuruumiosad koostöös artiklis 17 määratletud võrgustiku haldajaga järgmistele nõuetele:
- need võimaldavad õhuruumi paindlikku kasutamist võimalikult tõhusal viisil, võttes arvesse tsiviil- ja sõjalennundusega seotud õhuruumikasutajate lennuliikluse vajadusi;
 - need võimaldavad võimalikult tõhusat õhuruumi kavandamist;
 - need tagavad kooskõla Euroopa lennumarsruutide võrgustikuga, mis on loodud kooskõlas artikliga 17;
 - need tagavad erinevate õhuruumi konfiguratsioonide vahelise ühilduvuse.
5. Käesolevas artiklis sätestatud nõuete täitmiseks võivad liikmesriigid, riiklikud järelevalveasutused ja ATM/ANS teenuste osutajad osaleda ühes või mitmes funktsionaalses õhuruumiosas.
6. [...] (*üle viidud artikli 9 lõikesse 5*)

7. Liikmesriigid teatavad komisjonile funktsionaalsete õhuruumiosade kehtestamisest ja muutmisest, eelkõige liikmesriikide vahelistest kokkulepetest ja ühist määramist käsitlevatest otsustest. Enne komisjoni teavitamist funktsionaalse õhuruumiosa kehtestamisest esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile, teistele liikmesriikidele ja huvitatud isikutele vastava teabe ja annavad neile võimaluse esitada oma tähelepanekud.
- 7a. Kokkulepe, millega funktsionaalne õhuruumiosa kehtestatakse, sisaldab vajalikke sätteid selle kohta, kuidas õhuruumiosa muuta ja kuidas liikmesriik saab õhuruumiosas osalemisest loobuda, kaasa arvatud üleminekukord.
8. Kui kahe või enama liikmesriigi vahel tekivad probleemid seoses nende vastutusalasse kuuluva funktsionaalse õhuruumiosaga, võivad asjaomased liikmesriigid ühiselt esitada asja komiteele arvamuse saamiseks. Arvamus adresseeritakse asjaomastele liikmesriikidele. Ilma et see piiraks lõike 6 kohaldamist, võtavad liikmesriigid seda arvamust lahenduse leidmisel arvesse.
9. Kui komisjon on saanud liikmesriikidelt lõikes 7 osutatud teated, hindab ta iga funktsionaalse õhuruumiosa puhul, kas see vastab lõigetes 4 ja 4a sätestatud nõuetele, ning esitab hindamistulemused liikmesriikidele arutamiseks. Kui komisjon leiab, et üks või mitu funktsionaalset õhuruumiosa ei vasta nõuetele, astub ta asjaomaste liikmesriikidega dialoogi, et jõuda konsensusele olukorra lahendamiseks vajalike meetmete osas.

10. Funktsionaalse õhuruumiosa rakendamise aluseks võib olla tegevuskava, milles kirjeldatakse meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad, riiklikud järelevalveasutused ja teised asjaomased sidusrühmad võtavad lõigete 4 ja 4a nõuete täitmiseks. Kui kõnealune tegevuskava koostatakse, teavitatakse kavast komisjoni. Enne tegevuskava koostamist tagavad funktsionaalses õhuruumiosas osalevad liikmesriigid, et muudele huvitatud isikutele esitatakse nõuetekohane teave ja neil on võimalus esitada oma tähelepanekud.
11. Komisjon võib vastu võtta meetmed seoses lõikes 7 osutatud teabega, mille on esitanud liikmesriigid. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
12. Käesoleva artikli sätteid ei piira käesoleva määruse jõustumise kuupäeval liikmesriikide vahel kehtivaid funktsionaalseid õhuruumiosasid käsitlevate kokkulepete kohaldamist.²²

Artikkel 16a

Sektorisisesed partnerlused

1. ATM/ANS teenuste osutajad püüavad sõlmida sektorisisesid partnerlusi, et toetada ühtse Euroopa taeva rakendamist ja parandada Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku toimimist. Sektorisisesid partnerlusi võib sõlmida eraldiseisvana või ühe või mitme funktsionaalse õhuruumiosa või nende osade raames.

²² Komisjon teeb ettepaneku lisada sõnad: „*kui need vastavad nende loomise ajal kehtinud õigusaktidele.*”

2. Sektorisisesed partnerlused on koostöökokkulepped, mis sõlmitakse selleks, et parandada tulemuslikkust vähemalt ühes artiklis 11 osutatud tulemuslikkuse kava põhivaldkonnas. Sektorisisesed partnerlused sõlmitakse kahe või enama partneri vahel, kes on seotud ühe või mitme aeronavigatsiooniteenuse osutamisega. Sektorisisesed partnerlused võivad lisaks aeronavigatsiooniteenuse osutajatele hõlmata ka teisi sidusrühmi.
3. [...]
4. Sektorisiseseid partnerlusi sõlmivad ATM/ANS teenuste osutajad teavitavad oma tegevusest korrapäraselt nende järelevalve eest vastutavaid liikmesriike.

Võrgustiku haldus ja ülesehitus

1. Lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonid ja teenused võimaldavad õhuruumi optimaalselt kasutada ja tagavad, et õhuruumi kasutajad saavad lennata eelistatud marsruutidel, võimaldades samal ajal maksimaalset juurdepääsu õhuruumile ja aeronavigatsiooniteenustele. Nende võrgustiku funktsioonide ja teenuste eesmärk on toetada algatusi nii riigi kui ka funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ning nende osutamisel eristatakse reguleerivaid ja käitamisalaseid ülesandeid.²³
2. Selleks et saavutada lõikes 1 osutatud eesmärgid ning piiramata liikmesriikide vastutust seoses riigisiseste marsruutide ja õhuruumi struktuuriga, tagab komisjon, et võrgustiku haldaja täidab järgmisi ülesandeid:
 - a) Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamine ja õhuruumi võimalikult optimaalse kavandamise toetamine koostöös aeronavigatsiooniteenuse osutajate, liikmesriikide asutuste ja artiklis 16 osutatud funktsionaalsete õhuruumiosadega;
 - b) piiratud ressursside koordineerimine üldise lennuliikluse kasutatavates lennusedusalades, eriti raadiosagedustel ning radari transpondri koodide koordineerimine ja jaotamine;
 - c) lennuliiklusvoo keskse juhtimise teenus;
 - d) aeronavigatsiooniteabe portaali tagamine vastavalt artiklile 23;

²³ Eesistujariik teeb ettepaneku lisada põhjendusele järgmine selgitus: „*Võrgustiku funktsioonide ja teenuste eesmärk peaks olema pakkuda Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustikule nii suuremat tulemuslikkust kui ka kulude kokkuhoidu, hoidudes aeronavigatsiooniteenuse osutajate, ühisettevõtte SESAR, kasutuselevõtu haldusasutuse või EASA rolli ja vastutuse kattuvustest või dubleerimisest.*”

- e) [...];
- f) võrgustikukriisi keskse koordineerimise funktsioon;
- g) tugiteenus või -teenused või nende osad, kui täidetud on artikli 10 lõikes 5 osutatud nõuded.

Käesolevas lõikes loetletud ülesannetega ei kaasne üldiste siduvate meetmete vastuvõtmist ega poliitilise hinnangu andmist. Nende puhul võetakse arvesse ettepanekuid, mis on välja töötatud riigi tasandil ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil. Funktsioone täidetakse kooskõlastatult sõjaväevõimudega vastavalt kokkulepitud korrale, mis näeb ette õhuruumi paindliku kasutamise.

Komisjon võib pärast komiteega konsulteerimist ja kooskõlas lõikes 4 osutatud menetlusega määrata EUROCONTROLi või mõne teise erapooletu ja pädeva asutuse täitma võrgustiku haldaja ülesandeid. Neid ülesandeid täidetakse erapooletult ja kulutõhusalt liikmesriikide ja sidusrühmade nimel. Ülesannetega tegeldakse asjakohaselt, hoides lahus teenuste osutamise ja regulatsiooni vastutusvaldkonnad ning võttes arvesse kogu lennuliikluse korraldamise võrgustiku vajadusi ja kaasates täielikult õhuruumi kasutajad ja aeronavigatsiooniteenuse osutajad ning lennuväljade käitajad.

3. Seoses lõikes 2 esitatud nimekirjaga võib komisjon määratleda eelkõige tugiteenustega seotud ülesanded, kui võrgustiku haldaja osutab neid tsentraliseeritud korras artikli 10 lõike 5 kohaselt. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse teel.

4. Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad, milles käsitletakse järgmist:
- a) protsesside ja menetluste koostööstamise ja ühtlustamist, et parandada aeronavigatsioonilise sageduse haldamise tõhusust, sealhulgas põhimõtete ja kriteeriumide väljatöötamist;
 - b) põhifunktsiooni koostööstamist Euroopa üldiseks lennuliikluseks eraldatud sagedusalade vajaduste varast tuvastamist ja lahendamist, et toetada Euroopa lennundusvõrgu ülesehitust ja toimimist;
 - c) täiendavaid võrgufunktsioone ja -teenuseid, nagu need on määratletud lennuliikluse korraldamise üldkavas;
 - d) lõikes 2 osutatud ülesannete täitmiseks liikmesriikide, aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja võrgustiku haldaja vahelise koostöö korras otsuste tegemise korda;
 - e) võrgustiku haldaja juhtimise korda, mille alusel võrgustiku haldaja tegutseb iseseisva ja kulutõhusa asutusena, et pakkuda teenuste ja funktsioonide võrgustikku, kaasates kõiki asjaomaseid lennuliikluse korraldamises osalevaid sidusrühmi;
 - f) konsulteerimiskorda asjaomaste sidusrühmadega otsustamisprotsessis nii riigi kui ka Euroopa tasandil; ning

- g) Rahvusvahelise Telekommunikatsiooniliidu poolt üldiseks lennuliikluseks eraldatud raadiospektris ülesannete ja vastutuse jagamist võrgustiku haldaja ja riikliku sageduse haldajate vahel, tagades, et riikliku sageduse haldamise funktsioonid täidaksid jätkuvalt neid sagedusülesandeid, mis ei mõjuta võrgustikku. Võrgustikku mõjutavate juhtumite puhul teevad riikliku sageduse haldajad koostööd võrgustiku haldajaga, et optimeerida sageduste kasutust;
- h) õhuruumi kavandamise toetamise raames ülesannete ja vastutuse jagamist võrgustiku haldaja, liikmesriikide ja lennuliiklusteenuste osutajate vahel; eelkõige:
 - i) võrgustiku haldaja teeb liikmesriikide ja lennuliiklusteenuste osutajatega koostööd riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, et teha kindlaks õhuruumi kavandamise ebatõhusus ja erinevate õhuruumi konfiguratsioonide vaheline mitteühilduvus ning neid hinnata;
 - ii) liikmesriigid ja lennuliiklusteenuste osutajad töötavad koostöös võrgustiku haldajaga välja parandusmeetmed sellise kindlaks tehtud ebatõhususe kõrvaldamiseks, et võimalikult suures ulatuses täita kõigi õhuruumi kasutajate ja lennuväljade käitajate vajadusi;
 - iii) lennuliiklusteenuste osutajad rakendavad kõnealuseid meetmeid vastavalt asjakohastele riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi pädevate asutuste otsustele kas üksi või ühiselt funktsionaalsete õhuruumiosade piires, tehes koostööd võrgustiku haldajaga.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Selliseid õhuruumi kavandamise aspekte, millele ei osutata lõikes 2 ega lõike 4 punktides c ja h, käsitletakse riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil. Selles kavandamisprotsessis võetakse arvesse lennuliikluse vajadusi, hooajalisust, keerukust ja tulemuslikkuse kavu ning see hõlmab täielikku konsulteerimist asjaomaste õhuruumi kasutajatega või asjaomaste rühmadega, kes esindavad õhuruumi kasutajaid ja vajaduse korral sõjaväevõime.

Artikkel 18

Teenuseosutajate vahelised suhted

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad võivad kasutada teiste liidus sertifitseeritud või deklareeritud teenuseosutajate teenuseid, ning sõjaväeliste teenuseosutajate teenuseid kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõikega 3.
2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad vormistavad ametlikult oma töösuhted kirjaliku lepingu või samaväärse õigusliku kokkuleppega, sätestades iga teenuseosutaja võetud ülesanded ja kohutused ning võimaldades kõikidel teenuseosutajatel vahetada omavahel operatiivseid andmeid üldise lennuliikluse kohta. Sellistest kokkulepetest teavitatakse asjaomaseid riiklikke järelevalveasutusi.
3. Lennuliiklusteenuste osutamise korral nõutakse liikmesriikide luba. Meteoroloogiateenuste osutamise korral nõutakse asjaomase liikmesriigi heakskiitu juhul, kui liikmesriigid on artikli 9 lõike 1 kohaselt määranud ühe teenuseosutaja.

Artikkel 19

Suhted sidusrühmadega

Aeronavigatsiooniteenuse osutajad loovad konsultatsioonimehhanismi, et pidada konsultatsioone õhuruumi ja lennuväljade kasutajate asjakohaste rühmadega kõikides tähtsamates teenuste osutamisega seotud küsimustes, kaasa arvatud õhuruumi konfiguratsioonide asjakohased muudatused või ATM/ANS teenuste osutamist ja/või tasusid asjakohaselt mõjutavad strateegilised investeeringud. Konsultatsioone peetakse viisil, mis on proportsionaalses vastavuses osutatavate teenuste ulatusega.

Artikkel 20

Suhted sõjaväevõimudega

Liikmesriigid võtavad ühise transpordipoliitika raames vajalikud meetmed tagamaks, et pädevad tsiviil- ja sõjaväevõimud sõlmivad seoses konkreetsete õhuruumiosade haldamisega kirjalikud lepingud või samaväärsed õiguslikud kokkulepped või uuendavad neid.

Raamatupidamise läbipaistvus

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad, olenemata nende omandivormist või õiguslikust vormist, koostavad, esitavad kontrollimiseks ja avaldavad oma finantsaruanded. Need aruanded vastavad rahvusvahelistele raamatupidamisstandarditele, mille liit on vastu võtnud. Kui teenuseosutaja õigusliku staatuse tõttu ei ole rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite täielik järgimine võimalik, püüab teenuseosutaja saavutada vastavust võimalikult suures osas.
2. Igal juhul avaldavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad aastaaruande ning nende raamatupidamist kontrollitakse regulaarselt.
3. Teenuste rühma osutamisel määravad aeronavigatsiooniteenuse osutajad kindlaks ja avalikustavad aeronavigatsiooniteenustest tulenevad kulud ja tulud, jaotatuna vastavalt artiklite 12 ja 13 kohasele aeronavigatsioonitasude süsteemile, ning vajaduse korral koostavad konsolideeritud aruande muude, aeronavigatsiooniteenustega mitteseotud teenuste kohta, nagu neilt võidakse nõuda juhul, kui kõnealuseid teenuseid osutaksid eraldiseisvad ettevõtjad.
4. Liikmesriigid määravad pädevad asutused, kellel on õigus tutvuda nende vastutusalasse kuulavas õhuruumis tegutsevate teenuseosutajate raamatupidamisega.
5. Liikmesriigid võivad käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1606/2002 (rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite kohaldamise kohta)²⁴ artikli 9 üleminekusätteid.

²⁴ EÜT L 243, 11.9.2002, lk 1.

Andmete kättesaadavus ja kaitse

1. Kõik aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajad ja lennujaamad vahetavad asjakohaseid tegevusandmeid üldise lennuliikluse kohta, et rahuldada oma operatiivseid vajadusi. Andmeid kasutatakse üksnes operatiivsetel eesmärkidel.
2. Vajalikud operatiivandmed tehakse kättesaadavaks asjakohastele asutustele, sertifitseeritud või deklareeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, õhuruumi kasutajatele ja lennujaamadele ilma kedagi diskrimineerimata, ilma et see piiraks julgeoleku- või kaitsepoliitikahuvide kaitsmist.
3. Sertifitseeritud või deklareeritud teenuseosutajad, õhuruumi kasutajad ja lennujaamad kehtestavad muudele kui lõikes 1 osutatud asjakohastele operatiivandmetele juurdepääsu standardtingimused. Riiklikud järelevalveasutused kiidavad sellised standardtingimused heaks. Komisjon võib sätestada meetmed, milles käsitletakse andmevahetuse suhtes kohaldatavaid menetlusi ja asjaomaste andmete liiki seoses andmete kättesaadavuse tingimuste ja heakskiitmisega. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

IV PEATÜKK ÕHURUUM JA KOOSTALITLUSVÕIME

Artikkel 23

Aeronavigatsioonialane elektrooniline teave

1. Ilma et see piiraks aeronavigatsiooniteabe avaldamist liikmesriikide poolt, tagab komisjon kooskõlas sellise avaldamisega ning koostöös võrgustiku haldajaga kvaliteetse elektroonilise aeronavigatsiooniteabe kättesaadavuse, mis esitatakse harmoneeritult, kõikide asjaomaste kasutajate nõuetele vastava kvaliteediga ja neile vajalikul ajal.
2. Lõike 1 kohaldamiseks tagab komisjon kogu liitu hõlmava aeronavigatsiooniteabetaristu väljatöötamise elektroonilise integreeritud andmeportaali kujul, millele on huvitatud sidusrühmadel piiramatult juurdepääs. Selle taristuga integreeritakse juurdepääs sellistele vajalikele andmetele nagu aeronavigatsiooniteave, lennuliiklusteeninduse büroo (ATS-büroo) teave, meteoroloogiateave ja lennuliiklusvoogude juhtimist käsitlev teave ning kõnealuse teabe esitamine.
3. Komisjon võtab vastu elektroonilise integreeritud andmeportaali loomise ja rakendamise meetmed. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 23a²⁵

Õhuruumi paindlik kasutamine

1. Võttes arvesse oma vastutusalasse kuuluvate sõjaliste aspektide korraldamist, tagavad liikmesriigid ICAO kirjeldatud ja EUROCONTROLi välja töötatud õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni ühtse kohaldamise ühtses Euroopa taevas, et hõlbustada õhuruumi korraldamist ja lennuliikluse juhtimist ühise transpordipoliitika raames ja kooskõlas lennuliikluse korraldamise üldkavaga.
2. Liikmesriigid esitavad ühise transpordipoliitika raames komisjonile igal aastal aruande oma vastutusalasse kuuluva õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni kohaldamise kohta.
3. Kui eelkõige pärast liikmesriikide poolt aruannete esitamist osutub vajalikuks õhuruumi paindliku kasutamise mõistet ühtses Euroopa taevas tugevdada ja ühtlustada, võtab komisjon vastu meetmed ühise transpordipoliitika raames. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

²⁵ Endine määruse 551/2004 artikkel 7, viidud vastavusse ELi toimimise lepinguga.

Lennuliikluse korraldamise tehnika areng ja koostalitlusvõime

1. Komisjon võtab seoses lennuliikluse korraldamise üldkava väljatöötamise ja kasutuselevõtuga vastu lennuliikluse korraldamise tehnika arengu ja koostalitlusvõime edendamise üksikasjalikud eeskirjad. Kõnealused rakendusaktid võetakse enne lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
2. Lõikes 1 osutatud eeskirjade suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punkti b. Vajaduse korral palub komisjon EASA-l lisada need eeskirjad kõnealuse määruse artiklis 56 osutatud tööprogrammi.

V PEATÜKK LÕPPSÄTTED

Artikkel 25

Lisade kohandamine

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta²⁶ tingimusi, mis on seotud II lisa punktides b, c, d, e, f, g ja h loetletud aeronavigatsiooniteenuse osutajate sertifikaatidega, et võtta arvesse riiklike järelevalveasutuste kogemusi kõnealuste nõuete ja tingimuste täitmisel või lennuliikluse korraldamise süsteemi arengut aeronavigatsiooniteenuste koostalitluse ja integreeritud osutamise valdkonnas.

²⁶ I lisa on nüüd liidetud määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisaga.

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 25 osutatud delegeeritud volitused antakse komisjonile viieks aastaks alates [käesoleva määruse avaldamise kuupäevast]. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 25 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaks määratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärast praktikat ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

²⁷ Komisjon esitas reservatsiooni artiklite 26 ja 27 ning eelkõige artikli 26 lõike 4 suhtes.

5. Artikli 25 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 27

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab ühtse taeva komitee, edaspidi „komitee”, mis koosneb iga liikmesriigi kahest esindajast ja mida juhatab komisjon. Komisjon tagab, et kõikide kasutajarühmade huvisid võetakse arvesse. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
4. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Komisjoni konsultatsioonid sidusrühmadega

1. Komisjon kehtestab liidu tasandil mehhanismi, et vajaduse korral konsulteerida käesoleva määruse rakendamisega seotud küsimustes. Konsulteerimisse kaasatakse komisjoni otsuse 98/500/EÜ kohaselt moodustatud konkreetne valdkondlik dialoogikomitee.
2. Sellised sidusrühmad võivad olla:
 - aeronavigatsiooniteenuste osutajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - võrgustiku haldaja,
 - lennujaamade käitajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - õhuruumi kasutajad või neid esindavad asjaomased rühmad,
 - sõjavägi,
 - töötlev tööstus,
 - personali esindavad organisatsioonid,
 - riiklikud lennujaamade koordinaatorid.
3. Komisjon teeb liikmesriikidele kättesaadavaks konsulteerimise tulemused.

Artikkel 29

Lennundussektori nõuandekomitee

Ilma et see piiraks komitee ja EUROCONTROLi rolli, loob komisjon lennundussektori nõuandekomitee, kuhu kuuluvad aeronavigatsiooniteenuse osutajad, õhuruumi kasutajate ühendused, lennujaamad, lennujaamade käitajad, lennukitööstus ning lennunduspersonali esindavad organisatsioonid. Selle organi ülesanne on üksnes anda komisjonile nõu ühtse Euroopa taeva rakendamise küsimustes.

Artikkel 30

Suhted kolmandate riikidega

Liidu ja selle liikmesriikide eesmärk on laiendada ühtset Euroopa taevast Euroopa Liitu mittekuuluvatesse riikidesse ning seda laienemist toetada. Selleks püüavad nad piirnevate kolmandate riikidega sõlmitud lepingute raames laiendada ühtset Euroopa taevast neile riikidele. Lisaks püüavad nad teha selliste kolmandate riikidega koostööd kas funktsionaalsete õhuruumiosade või võrgufunktsioone käsitlevate lepingute raames, või Euroopa Liidu ja EUROCONTROLi vahelise lepingu raames, millega luuakse tõhustatud kootöö üldine raamistik.

Artikkel 31

Välisasutuste toetus

Komisjon võib paluda oma käesolevast määrusest tulenevate ülesannete täitmisel toetust kolmandatelt isikutelt, kaasa arvatud EUROCONTROLilt ELi ja EUROCONTROLi vahelise lepingu raames.

Artikkel 32

Konfidentsiaalsus

1. Riiklikud järelvalveasutused, kes tegutsevad oma siseriiklike õigusaktide kohaselt, ega komisjon, võrgustiku haldaja ega tulemuslikkuse hindamise asutus ei avalda konfidentsiaalse sisuga teavet, eelkõige teavet aeronavigatsiooniteenuse osutajate, nende ärisuhete ja nende kulukomponentide kohta.
2. Lõige 1 ei piira riiklike järelvalveasutuste või komisjoni õigust avaldada teavet siis, kui see on oluline nende ametikohustuste täitmiseks; sellisel juhul peab teabe avaldamine olema proportsionaalne ja võtma arvesse aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade ja muude asjaomaste sidusrühmade õigustatud huve kaitsta oma tundlikku äriteavet.
3. Artiklis 12 osutatud tasusüsteemi alusel antud teave ja andmed avalikustatakse.

Artikkel 33

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta, eelkõige õhuruumi kasutajatele ja teenuseosutajatele. Need karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 34

Läbivaatamine ja mõju hindamise meetodid

1. Komisjon hindab korrapäraselt käesoleva määruse rakendamist ning esitab selle kohta aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 11 lõike 5 punktis d osutatud iga võrdlusperioodi lõpus. Selleks võib komisjon põhjendatud juhtudel nõuda liikmesriikidelt teavet käesoleva määruse kohaldamise kohta.
2. Aruanded sisaldavad käesoleva määruse alusel võetud meetmete abil saavutatud tulemuste hinnangut, sealhulgas asjakohast teavet kõnealuse sektori arengu kohta, eelkõige seoses majanduslike, sotsiaalsete, keskkonnavalaste, tööhõivealaste ja tehnoloogiliste aspektidega, samuti hinnangut teenuste kvaliteedi kohta, võttes arvesse algseid eesmärgi ja tulevase vajadusi.

Artikkel 35

Kaitsemeetmed

Käesolev määrus ei takista liikmesriigi võimalust kohaldada meetmeid ulatuses, mis on vajalik esmatähtsate julgeoleku- või kaitsepoliitikahuvide kaitseks. Sellised meetmed on eelkõige need, mis on vajalikud:

- a) liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi jälgimiseks ICAO piirkondlike aeronavigatsioonialaste kokkulepete kohaselt, sealhulgas võime avastada ja identifitseerida kõik seda õhuruumi kasutavad õhusõidukid ning neid hinnata, eesmärgiga kindlustada lendude ohutus ja võtta meetmeid julgeoleku- ja kaitsevajaduste tagamiseks;
- b) tõsiste siseriiklike rahutuste korral, mis mõjutavad avaliku korra säilitamist;
- c) sõja või sõjaohtu kujutavate tõsiste rahvusvaheliste pingete korral;
- d) liikmesriikide selliste rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks, mis on võetud seoses rahu ja rahvusvahelise julgeoleku säilitamisega;
- e) sõjaliste operatsioonide ja õppuste läbiviimiseks, sealhulgas vajalikud treeninguvõimalused.

Artikkel 36

[...]

Artikkel 37

Kehtetuks tunnistamine

Määrused (EÜ) nr 549/2004, 550/2004 ja 551/2004 tunnistatakse kehtetuks.

Määrus (EÜ) nr 552/2004 tunnistatakse kehtetuks, välja arvatud

- kõnealuse määruse III ja IV lisa artiklid 5 ja 6, mille kohaldamist jätkatakse deklaratsioonide puhul seni, kuni jõustuvad määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklis 8b osutatud asjakohased rakendusmeetmed;

- kõnealuse määruse artiklid 4 ja 7, mille kohaldamist jätkatakse seni, kuni jõustuvad määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklites 24 ja 8b osutatud asjakohased rakendusmeetmed.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja loetakse vastavalt III lisa vastavustabelile.

Artikkel 38

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artiklit 3 kohaldatakse pärast 18 kuu möödumist käesoleva määruse jõustumisest, välja arvatud liikmesriikide suhtes, kes kuue kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest teavitavad komisjoni oma kavatsusest asutada riiklik järelevalveasutus õiguslikult iseseisva asutusena, millisel juhul artiklit 3 kohaldatakse pärast 48 kuu möödumist käesoleva määruse jõustumisest.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel

president eesistuja

[välja jäetud ja lisatud EASA määruse V lisasse (vt dok 15472/14)]

SERTIFIKAATIDEGA SEOTUD TINGIMUSED

1. Sertifikaatides määratletakse:

- a) sertifikaadi välja andnud riikliku järelevalveasutuse nimi;
- b) taotleja (nimi ja aadress);
- c) teenused ja, kui see on asjakohane, funktsioonid, mille osutamiseks teenuseosutaja on sertifitseeritud;
- d) avaldus selle kohta, et taotleja vastab määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklis 8b määratletud ühistele nõuetele;
- e) sertifikaadi väljaandmise kuupäev ja kehtivusaeg.

2. Sertifikaatidega seotud lisatingimused võivad vajadusel käsitleda:

- a) õhuruumi kasutajate mittediskrimineerivat juurdepääsu aeronavigatsiooniteenustele ning selliste teenuste osutamise nõutavat taset, sealhulgas ohutuse ja koostalitlusvõime taset;
- b) konkreetsete teenuste tegevusspetsifikatsioone;
- c) aega, mille jooksul teenused tuleb osutada;
- d) konkreetsete teenuste osutamisel kasutatavaid töövahendeid;
- e) selliste teenuste läbiviimise lahushoidmist või piiramist, mis ei ole seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega;
- f) teenuseosutaja ja kolmanda isiku vahel sõlmitud lepinguid ja muid kokkuleppeid, mis käsitlevad teenust või teenuseid;

- g) teabe edastamist, mida nõutakse põhjendatult teenuste ühiste nõuetele vastavuse kontrolliks, sealhulgas kavad, majandus- ja operatiivandmed ning peamised muudatused osutatud aeronavigatsiooniteenuste laadis ja ulatuses;
- h) mis tahes muid õiguslikke tingimusi, mis ei ole konkreetselt aeronavigatsiooniteenustega seotud, näiteks sertifikaadi peatamist või tühistamist käsitlevad tingimused.
-

VASTAVUSTABEL

Määrus 549/2004	Määrus 550/2004	Määrus 551/2004	Määrus 552/2004	Käesolev määrus
Artikli 1 lõiked 1–3				Artikli 1 lõiked 1–3
		Artikli 1 lõige 3		Artikli 1 lõige 4
Artikli 1 lõige 4				Artikli 1 lõige 5
	Artikkel 1			-----
		Artikli 1 lõiked 1, 2 ja 4		-----
			Artikkel 1	-----
Artikli 2 lõiked 1–35				Artikli 2 lõiked 1–35
				Artikli 2 lõiked 36–38
Artikli 2 lõiked 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Artikkel 3				-----
Artikli 4 lõiked 1 ja 2				Artikli 3 lõiked 1 ja 2

				Artikli 3 lõiked 3 ja 4
Artikli 4 lõige 3				Artikli 3 lõige 5
				Artikli 3 lõige 6
Artikli 3 lõiked 4–5				Artikli 3 lõiked 7 ja 8
				Artikli 3 lõige 9
	Artikli 2 lõige 1			Artikli 4 lõike 1 punkt a
				Artikli 4 lõike 1 punktid b–g
	Artikli 2 lõige 2			Artikli 4 lõige 2
				Artikli 5 lõiked 1 ja 2
	Artikli 2 lõiked 3–6			Artikli 5 lõiked 3–6
	Artikli 3 lõiked 1 ja 2			Artikli 6 lõiked 1 ja 2
			Artikli 8 lõiked 1 ja 3	Artikli 6 lõiked 3 ja 4
				Artikli 6 lõige 5

			Artikli 8 lõiked 2 ja 4	-----
	Artikkel 6			-----
Artikli 10 lõige 1				Artikli 7 lõige 1
				Artikli 7 lõige 2
	Artikli 7 lõige 1			Artikli 8 lõige 1
				Artikli 8 lõige 2
	Artikli 7 lõiked 4 ja 6			Artikli 8 lõiked 3 ja 4
	Artikli 7 lõiked 2, 3, 5 ja 7–9			-----
	Artikkel 8			Artikkel 9
				Artikkel 10
	Artikkel 9			-----
Artikkel 11				Artikkel 11
	Artikkel 14			Artikkel 12
	Artikkel 15			Artikkel 13
	Artikkel 16			Artikkel 14

	Artikkel 15a			Artikkel 15
	Artikli 9a lõige 1			Artikli 16 lõiked 1 ja 3
				Artikli 16 lõige 2
	Artikli 9a lõike 2 punkt i			-----
	Artikli 9a lõige 2			Artikli 16 lõige 4
				Artikli 16 lõige 5
	Artikli 9a lõiked 3–9			Artikli 16 lõiked 6–12
	Artikkel 9b			-----
		Artikli 6 lõige 1 kuni lõike 2 punkt b		Artikli 17 lõige 1 ja lõike 2 punkt b
				Artikli 17 lõike 2 punktid c–e
		Artikli 6 lõiked 3 kuni lõike 4 punkt d		Artikli 17 lõige 3 kuni lõike 4 punkt d
				Artikli 17 lõike 4 punkt e
		Artikli 6 lõike 4 punktid e–f		Artikli 17 lõike 4 punktid f ja g

		Artikli 6 lõiked 5 ja 7		Artikli 17 lõiked 5 ja 6
		Artikli 6 lõiked 8 ja 9		-----
	Artikkel 10			Artikkel 18
				Artikkel 19
	Artikkel 11			Artikkel 20
	Artikkel 12			Artikkel 21
	Artikkel 13			Artikkel 22
		Artikkel 3		-----
		Artikkel 3a		Artikkel 23
		Artikkel 4		-----
		Artikkel 7		-----
		Artikkel 8		-----
			Artikkel 3	Artikli 24 lõiked 1 ja 2
			[...]	-----
			Artikkel 2 [...]	-----
			Artiklid [...] 4–7	-----
	Artikli 17 lõige 1			Artikkel 25

				Artikkel 26
Artikli 5 lõiked 1–3				Artikli 27 lõiked 1–3
Artikli 5 lõiked 4 ja 5				-----
Artikli 10 lõiked 2 ja 3				Artikli 28 lõiked 1 ja 2
Artikkel 6				Artikkel 29
Artikkel 7				Artikkel 30
Artikkel 8				Artikkel 31
	Artikkel 4			-----
			Artikkel 9	-----
	Artikkel 18			Artikkel 32
Artikkel 9				Artikkel 33
Artikli 12 lõiked 2–4				Artikli 34 lõiked 1–3
Artikli 12 lõige 1				-----
	Artikkel 18a			-----
		Artikkel 10		-----
Artikkel 13				Artikkel 35
Artikkel 13a				Artikkel 36

			Artikkel 10	-----
			Artikkel 11	Artikkel 37
	Artikli 19 lõige 1			Artikkel 38
	Artikli 19 lõige 2			-----
	I LISA		V LISA	[...]
			I LISA	-----
	II LISA			II LISA
			II LISA	-----
				III LISA
			III LISA	-----
			IV LISA	-----
