



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 22. kesäkuuta 2021
(OR. en)

9616/21

Toimielinten väliset asiat:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

VALMISTELUASIAKIRJA

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	ST 9490/21 + COR1-5
Kom:n asiak. nro:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Asia:	Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu) – Yleisnäkemys (3. kesäkuuta 2021)

Valtuuskunnille toimitetaan lisäyksessä I neuvoston 3798. istunnossaan 3. kesäkuuta 2021 hyväksymä neuvoston yleisnäkemys asiakohdassa mainitusta ehdotuksesta ja sen liitteistä.

2013/0186 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta

(uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 549/2004³, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 550/2004⁴ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 551/2004⁵ on muutettu huomattavilta osin. Koska niihin on määrä tehdä uusia muutoksia, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

- (2) Euroopan parlamentin ja neuvoston yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta antamalla ensimmäisellä säädöspaketilla eli asetuksella (EY) N:o 549/2004, asetuksella (EY) N:o 550/2004, asetuksella (EY) N:o 551/2004 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 552/2004⁶ luotiin vankka oikeusperusta saumattomalle, yhteentoimivalle ja varmalle ilmaliikenteen hallintajärjestelmälle. Toisen paketin eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1070/2009⁷ hyväksyminen vielä vahvisti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa aloitetta, kun siinä säädettiin suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja verkon hallinnoijan toimintaperiaatteista eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskyvyn parantamiseksi entisestään. Asetus (EY) N:o 552/2004 on kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139⁸, sillä ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien, rakenneosien ja menettelyjen yhteentoimivuuden kannalta tarvittavat säännöt on sisällytetty kyseiseen asetukseen.
- (3) Asetukseen (EU) 2018/1139 tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi on tarpeen yhdenmukaistaa tämän asetuksen sisältö asetuksen (EU) N:o 2018/1139 sisällön kanssa ja muuttaa samalla viimeksi mainittua asetusta.
- (4) Kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksen 1 artiklan mukaan sopimusvaltiot tunnustavat, että "jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen herruus oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan". Tämän suvereniteetin mukaisesti unionin jäsenvaltiot käyttävät julkisen viranomaisen toimivaltuuksia lentoliikennettä valvoessaan, ottaen kuitenkin huomioon sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten määräykset.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (4 a) Tämän asetuksen ei tulisi vaikuttaa Chicagon yleissopimuksen mukaisiin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvoitteisiin.
- (5) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää toimintakykyistä lentoliikennejärjestelmää, joka mahdollistaa lentoliikennepalvelujen varman, säännöllisen ja kestäväns toiminnan, optimoi ilmatilan ja kapasiteetin käytön edistäen näin ilmailun kestävyyttä ja helpottaa tavaroiden, henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta.
- (6) Jotta tavoitteet ilmaliikenteen turvallisuusnormien parantamisesta sekä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleisen suorituskyvyn tehostamisesta Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä olisi mahdollista saavuttaa samanaikaisesti, inhimilliset tekijät on otettava huomioon. Jäsenvaltioiden olisi siksi noudatettava luottamuksen ja oikeudenmukaisuuden ilmapiiirin ("just culture") periaatteita. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan inhimillistä ulottuvuutta käsittelevän asiantuntijaryhmän lausunnot ja suositukset⁹ olisi otettava huomioon ja harkittaviksi.
- (7) Ilmaliikenteen hallinnan suorituskyvyn parantaminen ympäristön kannalta edistää myös Pariisin sopimuksen, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta annetun komission tiedonannon, komission kestäväns ja älykkään liikkuvuuden strategiasta annettujen neuvoston päätelmien ja Euroopan digitaalistrategian tavoitteiden saavuttamista, erityisesti ilmailun päästöjen vähentymisen kautta.
- (7 a) Ilmatila on kaikkien käyttäjäryhmien yhteinen resurssi, jota kaikkien käyttäjien on käytettävä joustavasti siten, että taataan oikeudenmukaisuus ja avoimuus sekä otetaan samalla huomioon jäsenvaltioiden turvallisuus- ja puolustustarpeet ja niiden kansainvälisissä järjestöissä tekemät sitoumukset.
- (8) Jäsenvaltiot hyväksyivät vuonna 2004 yhteisen julkilausuman yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevista sotilaallisista näkökohdista¹⁰, ja ne ovat toistaneet tämän julkilausuman. Julkilausuman mukaan jäsenvaltioiden olisi erityisesti tehostettava siviili- ja sotilasalan yhteistyötä, ja jos ja siinä määrin kuin kaikki asianomaiset jäsenvaltiot pitävät sitä tarpeellisenä, helpotettava asevoimiensa välistä yhteistyötä kaikissa ilmaliikenteen hallintaan liittyvissä asioissa.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Ks. EUVL L 96, 31.3.2004, s. 9.

- (9) Sotilaallisten operaatioiden ja sotilaskoulutuksen sisältöön, laajuuteen tai niiden toteuttamiseen liittyvät päätökset eivät kuulu unionin toimivaltaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (9 a) Jäsenvaltiot voivat, tilanteen mukaan yhdessä kolmansien maiden kanssa, perustaa toiminnallisia ilmatilan lohkoja paremman yhteistyön ja koordinoinnin kehittämiseksi, jotta voidaan tehostaa ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskykyä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja vähentää ympäristövaikutuksia.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi nimitettävä kansallinen valvontaviranomainen hoitamaan tällaiselle viranomaiselle tässä asetuksessa osoitettuja tehtäviä. Jotta palvelujen tarjonnan valvonta olisi yhtenäistä ja hyvätasoista kaikkialla Euroopassa, kansallisille valvontaviranomaisille olisi annettava riittävä riippumattomuus ja riittävät resurssit. Erityisesti näiden viranomaisten rahoituksen olisi taattava niiden riippumattomuus ja annettava niille mahdollisuus toimia oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteiden mukaisesti. Kansallisten valvontaviranomaisten henkilöstön olisi toimittava riippumattomasti, erityisesti välttämällä eturistiriitoja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ja tehtäviensä suorittamisen välillä. Tämä ei saisi estää kansallista valvontaviranomaista olemasta osa sääntelyviranomaista, joka on toimivaltainen useilla säännellyillä aloilla, jos kyseinen sääntelyviranomainen täyttää riippumattomuuden vaatimukset, tai yhdistymästä organisatorisesti asetuksen (EU) 2018/1139 mukaisesti nimettyyn kansalliseen toimivaltaiseen viranomaiseen tai kansalliseen kilpailuviranomaiseen.
- (11)
- (12) Kansallisilla valvontaviranomaisilla on keskeinen asema yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa, ja niiden olisi siksi tehtävä keskenään yhteistyötä, joka mahdollistaa tietojen vaihtamisen niiden työskentely- ja päätöksentekoperiaatteista, parhaista käytännöistä ja menettelyistä sekä tämän asetuksen soveltamisesta yhteisen lähestymistavan kehittämiseksi, alueellisen tason tiiviimpi yhteistyö mukaan luettuna. Yhteistyön olisi oltava säännöllistä.
- (13)

- (14) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan pitäisi saada tarjota palveluja unionissa syrjimättömissä olosuhteissa, kun sillä on asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan mukainen todistus tai ilmoitus.
- (14 a) Asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan kyseistä asetusta, mukaan lukien sen 41 artiklassa säädettyjä sertifiointivaatimuksia, ei sovelleta ATM/ANS-palveluihin, jos ne ovat puolustusvoimien tarjoamia tai käyttöön antamia. Näin ollen jäsenvaltioiden pitäisi voida myös sallia tällaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen koko ilmatilassa tai sen osassa niiden omalla vastuulla ilman sertifiointia tai tämän asetuksen tai sen osien soveltamista. Näissä tapauksissa asianomainen jäsenvaltio voi nimetä asianomaiset puolustusvoimien palveluntarjoajat tarjoamaan ilmaliikennepalveluja tai sääpalveluja (MET) tämän asetuksen mukaisesti.
- (14 b) Tämä asetus ei edellytä maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) signaalien sertifiointia.
- (15) Ilmatilan käyttäjiä ei saisi syrjiä samantasoisten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa.
- (16) Ilmaliikennepalveluja olisi tarjottava yksinoikeudella. Näiden palvelujen tarjoajiin olisi sovellettava nimeämistä ja yleistä etua koskevia vaatimuksia erityisesti kansallisen turvallisuuden ja puolustuksen osalta sekä niiden päätoimipaikan sijainnin ja omistuksen osalta. Tässä yhteydessä olisi otettava huomioon, että ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen tämän asetuksen mukaisesti liittyy sellaisen viranomaisen toimivallan käyttämiseen, joka ei ole luonteeltaan taloudellista, eikä siihen näin ollen sovelleta perussopimusten kilpailusääntöjä.
- (16 a) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden kansallinen lainsäädäntö ei estä ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämistä erityisesti siitä syystä, että asianomaisen palveluntarjoajan päätoimipaikka on toisessa jäsenvaltiossa tai se on kyseisen jäsenvaltion kansalaisten omistuksessa, jos tällaisen kansallisen lainsäädännön soveltaminen johtaisi palvelujen tarjoamisen vapauden tai sijoittautumisvapauden perusteettomaan rajoittamiseen; tämä olisi arvioitava tapauskohtaisesti kaikki asiaankuuluvat olosuhteet huomioon ottaen.

- (16 b) Turvallisuuskäytäntöjen analysoinnin perusteella jäsenvaltioiden pitäisi pystyä nimeämään yksi tai useampi yksinoikeudella toimiva MET-palvelujen tarjoaja koko vastuullaan olevaa ilmatilaa tai sen osaa varten ilman, että on järjestettävä tarjouskilpailu.
- (16 c) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välinen yhteistyö on tärkeä väline eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi, ja siihen olisi kannustettava.
- (17) Jäsenvaltiot voivat turvallisuuskäytännöistä tekemänsä analyysin perusteella antaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajille tai lentoasemien pitäjille taikka lentoasemien pitäjien ryhmälle mahdollisuuden hankkia viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja (CNS), ilmailutiedotuspalveluja (AIS), ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS), MET-palveluja – ellei asianomainen jäsenvaltio ole nimennyt yhtä MET-palvelujen tarjoajaa – tai lentoaseman ilmaliikennepalveluja lähilennonjohto- ja lähestymislennonjohtopalveluja varten. Mahdollisuus turvautua tällaisiin hankintoihin voi lisätä joustoa ja edistää innovointia palveluissa ottaen kuitenkin huomioon turvallisuus ja erityistarpeet, myös sotilastoiminnan erityistarpeet, jotka koskevat luottamuksellisuutta, yhteentoimivuutta, järjestelmän häiriönsietokykyä, datan saatavuutta ja ilmaliikenteen hallinnan turvallisuutta.
- (18) Hankittuihin MET-palveluihin tai lähilennonjohdon ja lähestymislennonjohdon ilmaliikennepalveluihin ei pitäisi soveltaa tässä asetuksessa säädettyä suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää.
- (19)
- (20) Lennonvarmistuspalvelujen hankinnassa olisi soveltuvien osien noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/24/EU¹¹, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU¹², ellei tässä asetuksessa toisin säädetä, ja yhdenvertaisen kohtelun, syrjintäkiellon ja avoimuuden periaatteita sekä perussopimusten asiaan sovellettavia määräyksiä, erityisesti palvelujen tarjoamisen vapautta ja sijoittautumisvapautta koskevia perussopimusten sääntöjä.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta. (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (21) Miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallinta edellyttää yhteisten tietopalvelujen (CIS) saatavuutta. Tämän liikenteenhallinnan kustannusten hillitsemiseksi yksinoikeudella tarjottavien CIS- palvelujen hintojen olisi perustuttava kustannuksiin ja kohtuulliseen voittolisään, ja kansallisten valvontaviranomaisten olisi hyväksyttävä ne. Palvelun tarjoamisen mahdollistamiseksi CIS-palvelujen tarjoajille olisi annettava pääsy asiaankuuluviin operatiivisiin tietoihin oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.
- (21 a) Asiaankuuluvien yleisen ilmaliikenteen operatiivisten tietojen saatavuus on olennaisen tärkeää, jotta ilmaliikenteen tietopalveluja voidaan tarjota joustavasti rajojen yli ja unionin laajuisesti. Sen vuoksi tällaiset tiedot olisi asetettava asiaankuuluvien sidosryhmien saataville oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Tietojen paikkansapitävyydellä – myös ilmatilan tilanteen ja erityisten ilmaliikennetilanteiden osalta – ja näiden tietojen oikea-aikaisella jakamisella siviili- ja sotilaslennonjohtajille on suora vaikutus toiminnan turvallisuuteen ja tehokkuuteen, mukaan lukien lentojen ympäristötehokkuus. Ilmatilan tilannetta koskevien ajantasaisten tietojen oikea-aikainen saatavuus on tärkeää kaikille osapuolille, jotka haluavat päästä hyötymään saatavilla olevista ilmatilan rakenteista, kun ne toimittavat lentosuunnitelmansa tai muuttavat sitä.
- (22) Suorituskyky- ja maksujärjestelmien olisi varmistettava Euroopan ilmaliikenteen hallintajärjestelmän tehokas, kestävä ja katkeamaton toiminta ja tarkoituksena on myös tehdä muilla kuin markkinaehdoilla tarjottavista lennonvarmistuspalveluista kustannustehokkaampia ja parantaa palvelun laatua. Tätä varten niihin olisi sisällyttävä aiheellisia ja asianmukaisia kannustimia. Tämä tavoite huomioon ottaen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä ei saisi kattaa tämän asetuksen mukaisesti hankittuja palveluja. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän olisi katettava kaikki lennonvarmistuspalvelut, joita nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja tarjoaa tai hankkii muilta palveluntarjoajilta, mukaan lukien silloin, kun kyseinen palveluntarjoaja tarjoaa lennonvarmistuspalveluja ja ilmaliikennepalveluja.
- (22 a) Suorituskyvyn tarkastuselin voidaan nimetä neuvomaan ja avustamaan komissiota ja kansallisia valvontaviranomaisia suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien täytäntöönpanossa.

(23)

(24)

- (25) Kun otetaan huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen liittyvät rajatylittävät elementit ja verkkoelementit, reitinaikaista suorituskyyä olisi arvioitava unionin laajuisten suorituskyytavoitteiden perusteella.
- (25 a) Koska jäsenvaltiot ja kansalliset valvontaviranomaiset tuntevat paikalliset olosuhteet, niiden olisi vastattava suorituskyyksuunnitelmia ja suorituskyytavoitteita koskevien luonnosten laatimisesta ja hyväksymisestä. Suunnitelmien olisi perustuttava erityisesti nimetyn ilmailiikennepalvelujen tarjoajan (tai tarjoajien) panokseen kaikkien niiden lennonvarmistuspalvelujen osalta, joita asianomainen palveluntarjoaja tarjoaa tai hankkii. Komission olisi vastattava suunnitelmien arvioinnista. Kansallisten valvontaviranomaisten olisi vastattava myös ilmailiikennepalvelujen tarjoajien suorituskyyvyn seurannasta ja korjaavien toimenpiteiden määäämisestä tarvittaessa.
- (26) Suorituskyyksuunnitelmaluonnosten olisi sisällettävä unioninlaajuisia suorituskyytavoitteita vastaavat reitinaikaiset suorituskyytavoitteet ja lentoaseman suorituskyytavoitteet keskeisillä suorituskyyvyn osa-alueilla, joita ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus, ottaen huomioon paikalliset olosuhteet sekä keskeisten suorituskyyvyn osa-alueiden ja turvallisuuden väliset keskinäiset riippuvuussuhteet. Niissä olisi noudatettava tiettyjä laadullisia perusteita, jotta voidaan mahdollisimman hyvin varmistaa asetettujen tavoitteiden tehokas saavuttaminen.
- (27) Verkon suorituskyykyyn olisi verkkotoimintojen erityisluonne huomioon ottaen sovellettava erityisiä kriteereitä. Verkolle olisi asetettava suorituskyytavoitteet suorituskyyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla.
- (28) Maksujärjestelmän olisi perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan ilmatilan käyttäjien olisi maksettava niiden saataville asetettujen tai niiden hyväksi tarjottavien palvelujen tarjoamisesta aiheutuneet kustannukset, joita ei kateta muulla tavoin. Jäsenvaltioiden kansallisille viranomaisille, mukaan lukien kansalliset toimivaltaiset viranomaiset ja kansalliset valvontaviranomaiset sekä Eurocontrol ja verkon hallinnoija, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta aiheutuneet kustannukset voidaan sisällyttää määääritettyihin kustannuksiin, jotka voidaan veloittaa ilmatilan käyttäjiltä. Maksujen olisi edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskyytavoitteiden saavuttaminen. Lisäksi niiden avulla olisi tuettava ilmailun ympäristövaikutusten vähentämistä.

- (29) Jäsenvaltioiden olisi voitava määrätä maksujen mukauttamisesta ympäristönsuojelun tason ja palvelun laadun parantamiseksi, erityisesti lisäämällä kestävien vaihtoehtojen polttoaineiden käyttöä, lisäämällä kapasiteettia ja vähentämällä viivästyksiä, samalla kun säilytetään optimaalinen turvallisuustaso. Komission olisi laadittava toteutettavuustutkimus maksujen mukauttamisen vaikutuksista lentoliikenteeseen ja sidosryhmiin sekä mukauttamisen vaikutuksesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden saavuttamiseen.
- (30)
- (30 a) Olisi luotava mekanismeja, kuten meneillään olevan viitekauden pidentäminen tai keskeyttäminen taikka suorituskykytavoitteiden mukauttaminen viitekauden aikana, jotta voidaan vastata ennalta arvaamattomiin ja merkittäviin tapahtumiin, joilla on olennainen vaikutus suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon, kun voidaan havaita merkittävä poikkeaminen liikenne-ennusteista.
- (30 b) Komission olisi tarkasteltava, ovatko jäsenvaltiot noudattaneet suorituskyvyn kehittämisjärjestelmissä ja maksujärjestelmissä asetettuja vaatimuksia ja annettava tarpeen mukaan lausunto siitä, onko kyseisiä vaatimuksia noudatettu, sanotun kuitenkaan rajoittamatta SEUT 258 artiklassa säädetyn menettelyn noudattamista.
- (31) Olisi säädettävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuudesta yhtenä keinona estää ristikkäistuet ja niistä aiheutuvat vääristymät.
- (32) Verkkotoiminnoilla olisi osaltaan edistettävä lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja tuettava unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista. Niillä olisi helpotettava ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävä, tehokas ja ympäristön kannalta optimaalinen käyttö, otettava huomioon operatiiviset tarpeet eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönotossa ja niillä olisi voitava tarjota tukea verkkokriiseissä.

- (32 a) Yhden elimen on koordinoitava keskitetysti eräitä verkkotoimintoja, kuten ilmaliikennevirtojen säätelyä, jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien operatiivisten sidosryhmien toteuttamien toimien tukena. Näin ollen verkon hallinnoijan olisi hoidettava eräät näiden toimintojen toteuttamiseen liittyvät tehtävät, ja sen toimintaan olisi otettava mukaan kaikki asiaankuuluvat operatiiviset sidosryhmät. Tässä asetuksessa olisi vahvistettava verkon hallinnoijan yksityiskohtaiset tehtävät. Komission olisi nimettävä verkon hallinnoija. Ottaen huomioon Eurocontrolin laaja asiantuntemus ilmailun alalla, komission olisi nimettävä kyseinen organisaatio tai muu puolueeton ja toimivaltainen elin hoitamaan näitä tehtäviä.
- (33) Operatiivisten sidosryhmien, jotka vastaavat verkkotoiminnoista paikallisella ja operatiivisella tasolla, sekä jäsenvaltioiden olisi oltava täysimääräisesti osallisina näiden toimintojen toteuttamisessa ja päätöksentekoprosessissa. Näin ollen verkon hallinnoijan olisi toteutettava toimenpiteitä operatiivisten sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kuulemiseen ja yksityiskohtaisiin työjärjestelyihin ja operatiivisiin prosesseihin perustuvan yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon avulla. Tässä yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa verkon edun olisi oltava etusijalla mahdollisuuksien mukaan, turvallisuus- ja puolustustarpeiden huomioimista rajoittamatta, ja sen olisi oltava sellaista, että ongelmat saadaan ratkaistua ja yhteisymmärrys saavutettua, jos se vain on mahdollista. Verkkotoimintojen toteuttamiseen liittyvän asianmukaisen hallinnon varmistamiseksi olisi lisäksi perustettava verkon hallintoneuvosto ja varmistettava kaikkien kyseisten toimintojen täytäntöönpanoon osallistuvien toimijoiden etujen asianmukainen edustus. Verkon hallintoneuvoston yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon avulla hyväksymien toimenpiteiden olisi oltava luonteeltaan operatiivisia tai teknisiä, joilla varmistetaan verkon päivittäinen toiminta tämän asetuksen tavoitteiden mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta verkon hallintoneuvoston kuulemista sääntelyyn liittyvissä tai strategisissa kysymyksissä, kuten verkon strategiasuunnitelman vahvistamisen yhteydessä. Verkon hallinnoijan ja verkon hallintoneuvoston päätösvalta sekä yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin laajuus olisi määriteltävä selkeästi. Verkkotoimintojen puitteissa hyväksyttäviin säädöksiin olisi sovellettava oikeudellista valvontaa soveltuvin osin perussopimuksissa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

(34)

(35)

(36) Täysin toimivalla, korkealaatuisella ja ajantasaisella ilmailutiedotuksella on merkittävä vaikutus turvallisuuteen ja mahdollisuuksiin helpottaa unionin ilmatilaan pääsyä ja liikkumista siinä. Pääsyä näihin tietoihin olisi helpotettava asianmukaisen tietoinfrastruktuurin avulla.

(37) Ilmatilan turvallinen ja tehokas käyttö voidaan saavuttaa ainoastaan ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjien välisellä tiiviillä yhteistyöllä, joka käytännössä perustuu pääasiassa ilmatilan joustavan käytön käsitteeseen ja tehokkaaseen siviili- ja sotilastoiminnan koordinointiin ICAO:n vahvistamalla tavalla. Tämän käsitteen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi komissiolle olisi annettava valtuudet hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä yhteisen liikennepolitiikan puitteissa ja rajoittamatta jäsenvaltioiden velvollisuuksia oman ilmatilansa osalta.

(38) SESAR-hankkeen tavoitteena on mahdollistaa lentoliikenteen turvallinen, tehokas ja ympäristön kannalta kestävä kehitys nykyaikaistamalla eurooppalaista ja maailmanlaajuisia ilmaliikenteen hallintajärjestelmää. Jotta hankkeen vaikuttavuus olisi paras mahdollinen, olisi varmistettava asianmukainen koordinointi hankkeen eri vaiheiden välillä. Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman olisi perustuttava SESARin määrittelyvaiheeseen, ja sillä olisi edistettävä unionin laajusten suorituskysytavoitteiden saavuttamista.

(39) Yhteisten hankkeiden avulla olisi pyrittävä siihen, että Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa yksilöidyt olennaiset operatiiviset muutokset, joilla on koko verkon laajuisia vaikutuksia, toteutetaan oikea-aikaisesti, koordinoitusti ja synkronoidusti. Komissiolle olisi annettava tehtäväksi toteuttaa rahoituksen kustannus-hyötyanalyysi SESAR-hankkeen käyttöönoton nopeuttamiseksi.

(40) Asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettujen ilmaliikenteen hallinnan järjestelmiä ja rakenneosia koskevien vaatimusten noudattamisella olisi varmistettava näiden järjestelmien ja rakenneosien yhteentoimivuus yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan hyväksi.

(41)

- (42) Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano erityisesti seuraavien osalta: suorituskyvyn tarkastuselimen nimeäminen, suorituskyky- ja maksujärjestelmien täytäntöönpano, mukaan lukien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden määrittäminen, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkon hallinnoijan suorituskykysuunnitelmaluonnosten ja suorituskykytavoitteiden arvioinnin kriteerit ja menettelyt, suorituskykysuunnitelmien arviointi ja hyväksyntä, suorituskyvyn seuranta, kustannuksista ja maksuista tiedottamista koskevat säännöt, maksujen kustannusperustan sisältö ja vahvistaminen sekä lennonvarmistuspalvelujen yksikköhintojen määrittäminen, kannustin- ja riskinjakomekanismit, säännöt, jotka koskevat verkkotoimintojen suorittamista, verkon hallinnoijan nimittämistä ja tällaisen nimittämisen ehtoja ja edellytyksiä sekä verkon hallinnoijan tehtäviä, verkonhallintoneuvostoa, yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia ja verkonhallinnointimenettelyjä, vaatimukset operatiivisten tietojen saatavuudesta, ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltaminen sekä yhteisten hankkeiden perustaminen ja niihin sovellettavat hallintomekanismit. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹³ mukaisesti. Jos komitea ei anna lausuntoa, komission ei pitäisi hyväksyä ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi.
- (43) Työmarkkinajärjestöjä ja henkilöstön ammattijärjestöjä olisi kuultava kaikista sellaisista ehdotetuista toimenpiteistä, joilla on huomattavia vaikutuksia työmarkkinoihin, teknologiseen ja inhimilliseen ulottuvuuteen tai suorituskykyyn liittyviä vaikutuksia. Myös komission päätöksellä 98/500/EY¹⁴ perustettua työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävää neuvottelukomiteaa ja inhimillistä ulottuvuutta käsittelevää asiantuntijaryhmää olisi kuultava unionin tasolla.
- (44) Tämän asetuksen rikkomisesta säädettävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia eivätkä ne saa heikentää turvallisuutta.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁴ EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

(44 b) Tämän asetuksen ei pitäisi estää jäsenvaltioita soveltamista toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen suojaamiseksi. Se ei myöskään vaikuta jäsenvaltioiden toimivaltaan toteuttaa niiden puolustusvoimien organisointiin liittyviä toimenpiteitä. Tämän toimivallan mukaisesti jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä varmistaakseen, että niiden puolustusvoimilla on käytettävissään riittävä ilmatila asianmukaisiin koulutus- ja harjoitustarkoituksiin. Olisi säädettävä suojalauseke tämän toimivallan käytön sallimiseksi.

(45)

(46) Koska tämän asetuksen tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpano, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa annetaan säännöt, jotka koskevat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamista ja tehokasta toimintaa, jotta voidaan parantaa ilmaliikenteen turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen verkko, asteittain integroidumpi ilmatila, verkon hallinta ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat turvallisuuteen, tehokkuuteen, yhteentoimivuuteen ja teknologiseen nykyaikaistamiseen kaikkien ilmatilan käyttäjien, kansalaisten ja ympäristön hyväksi.
2. Tämän asetuksen soveltaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan suveriniteettiin eikä 44 artiklassa esitettyihin jäsenvaltioiden tarpeisiin, jotka liittyvät yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustuskysymyksiin. Tämä asetus ei koske sotilasoperaatioita tai -koulutusta. On varmistettava koordinointi sotilasviranomaisien kanssa, jotta tämän asetuksen soveltamisesta sotilaalliseen toimintaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset voidaan tunnistaa ja käsitellä.
3. Tämän asetuksen soveltaminen ei vaikuta kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksesta, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', johtuviin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvoitteisiin. Tähän liittyen tällä asetuksella pyritään avustamaan jäsenvaltioita täyttämään asetuksen soveltamisalalla Chicagon yleissopimuksesta johtuvat velvoitteensa tarjoamalla perustan määräysten yhteiselle tulkinnalle ja yhdenmukaiselle täytäntöönpanolle ja varmistamalla, että nämä määräykset otetaan asianmukaisesti huomioon tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanosäännöissä.

4. Tätä asetusta sovelletaan ilmatilaan ICAO:n EUR-alueella, jonka ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta jäsenvaltiot vastaavat. Jäsenvaltiot voivat myös soveltaa tätä asetusta vastuullaan olevaan ilmatilaan muilla ICAO:n alueilla edellyttäen, että ne ilmoittavat siitä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. 'lähilennonjohtopalveluilla' lähiliikenteelle tarjottavia lennonjohtopalveluja;
2. 'ilmailutiedotuspalveluilla' määritellylle alueelle sijoittautuneita palveluja, jotka vastaavat lennonvarmistuksen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden mahdollistavien ilmailutietojen tarjoamisesta;
- 2 a. 'virastolla' asetuksella (EU) 2018/1139 perustettua Euroopan lentoturvallisuusvirastoa;
3. 'lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla' julkista tai yksityistä organisaatiota, joka tarjoaa yhtä tai useampaa yleisen ilmaliikenteen lennonvarmistuspalvelua;
4. 'lennonvarmistuspalveluilla' (ANS) ilmaliikennepalveluja; viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja (CNS), mukaan lukien palvelut, jotka tarkentavat GNSS:n keskeisten konstellatioiden satelliittien lennonvarmistustarkoituksiin lähettämiä signaaleja; lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja (MET); ilmailutiedotuspalveluja (AIS) sekä ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS);
5. 'lennonjohtopalveluilla' palveluja, joita tarjotaan:
 - a) ilma-alusten
 - i) välisten törmäysten välttämiseksi,

ii) esteisiin törmäämisen välttämiseksi lentopaikan liikennealueella;

b) ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi;

6. 'ilmaliikenteen tietopalveluilla' palveluja, jotka koostuvat valvontapalvelujen tarjoajilta, MET- ja AIS-palvelujen sekä verkkotoimintojen tarjoajilta ja muilta asiaankuuluvilta, operatiivisia tietoja tuottavilta tahoilta saatavien operatiivisten tietojen keräämisestä, yhdistämisestä ja integroinnista ja käsiteltyjen tietojen toimittamisesta lennonjohtoa ja ilmaliikenteen hallintaa varten;

8. 'ilmaliikennevirtojen säätelyllä' (ATFM) toimintoa, joka on perustettu edistämään koko lentoradan kattavaa ilmaliikennevirtojen turvallisuutta, täsmällisyyttä ja sujuvuutta varmistamalla, että lennonjohtokapasiteettia käytetään mahdollisimman tehokkaasti ja että liikenteen määrä on sopusoinnussa asianomaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ilmoittamien kapasiteettien kanssa;

9. 'ilmaliikenteen hallinnalla' ilmassa tai maassa suoritettavien toimintojen ja palvelujen (ilmaliikennepalvelun, ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn, mukaan lukien lentomenetelmien suunnittelu) yhdistelmää, jolla varmistetaan ilma-alusten turvallinen ja tehokas liikkuminen toiminnan kaikissa vaiheissa;

10. 'ilmaliikennepalveluilla' lentotiedotuspalveluja, hälytyspalveluja, ilmaliikenteen neuvontapalveluja ja lennonjohtopalveluja (aluelennonjohto-, lähestymislennonjohto- ja lähilennonjohtopalvelut);

11. 'ilmatilan lohkolle' ulottuvuudeltaan paikallisesti ja ajallisesti määriteltä, yhdestä tai useammasta ilmatilan rakenteesta koostuvaa ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja;

12. 'ilmatilan hallinnalla' suunnittelu- ja seurantatoimintoa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;

13. 'ilmatilan rakenteella' tietynlaajuista ilmatilaa, joka on suunniteltu turvallisen ja optimaalisen ilmaliikenteen hallinnan varmistamiseksi;

14. 'ilmatilan käyttäjillä' yleisen ilmaliikenteen sääntöjen mukaisesti käytettävien ilma-alusten käyttäjiä;
15. 'hälytyspalveluilla' palvelua, jonka tarkoituksena on ilmoittaa asianomaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeessa olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan;
16. 'lähestymislennonjohtopalveluilla' saapuville ja lähteville johdetuille lennoille tarjottavia lennonjohtopalveluja;
17. 'aluelennonjohtopalveluilla' johdettujen lentojen lennonjohtopalveluja lennonjohtoalueilla;
18. 'perusarvolla' arvoa, joka määritellään suorituskysytavoitteiden asettamista varten ja joka arvioidaan käyttämällä asianomaisen viiteajanjakson alkua edeltävän vuoden toteutuneita kustannuksia tai toteutuneita yksikkökustannuksia;
19. 'vertailuryhmällä' ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ryhmää, jolla on samanlainen toiminnallinen ja taloudellinen ympäristö;
20. 'jaotteluarvolla' arvoa, joka saadaan kullekin ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle jakamalla unionin laajuinen suorituskysytavoite yhden tai useamman ilmaliikennepalvelujen tarjoajan tasolle ja jota käytetään viitearvona arvioitaessa suorituskysysuunnitelmaluonnoksessa asetetun suorituskysytavoitteen yhdenmukaisuutta unionin laajuisen suorituskysytavoitteen kanssa;
21. 'todistuksella' asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 12 kohdassa määriteltä todistusta;
22. 'yhteisellä tietopalvelulla' (CIS) palvelua, joka koostuu staattisen ja dynaamisen datan jakamisesta, jotta voidaan tarjota U-space-palveluja miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan;
23. 'viestintäpalveluilla' kiinteän tai liikkuvan verkon ilmailuviestintäpalveluja, jotka mahdollistavat maa-asemien välisen, ilma-aluksen ja maa-aseman välisen sekä ilma-alusten välisen viestinnän lennonjohtotarkoituksessa;
24. 'rakenneosilla' aineellisia hyödykkeitä, kuten laitteistoja, ja aineettomia hyödykkeitä, kuten ohjelmistoja, joista eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon (EATMN) yhteentoimivuus riippuu;

25. 'lennonjohtoalueella' valvottua ilmatilaa maanpinnan yläpuolella olevasta määräkorkeudesta ylöspäin;
26. 'yhteistyöhön perustuvalla päätöksenteolla' prosessia, jossa päätökset tehdään vuorovaikutuksessa asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa ja näitä kuullen pyrkien yhteisymmärrykseen;
27. 'rajat ylittävillä palveluilla' lennonvarmistuspalveluja, joita jossakin jäsenvaltiossa tarjoaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, jonka päätoimipaikka on toisessa jäsenvaltiossa;
28. 'ilmoituksella' ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä ilmoitusta;
30. 'lentoreittimaksuvyöhykkeellä' maasta yläilmatilaan ulottuvaa ilmatilan osaa, jossa tarjotaan reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja ja jolle vahvistetaan yksi kustannusperusta ja yksikköhinta;
31. 'Eurocontrol' on lennonvarmistusalan yhteistyöstä 13 päivänä joulukuuta 1960 tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella perustettu Euroopan lennonvarmistusjärjestö;
32. 'eurooppalaisella ilmaliikenteen hallintaverkolla' asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä VIII olevassa 3.1 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien kokonaisuutta, joka mahdollistaa lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisen unionissa, mukaan lukien unionin ja kolmansien maiden väliset rajakohdat;
33. 'Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla' suunnitelmaa, joka on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY¹⁵ sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna;
34. 'ilmatilan joustavalla käytöllä' ICAO:n määrittelemää ilmatilan hallinnan käsitettä, jonka peruseriaate on se, että ilmatilaa ei tulisi määritellä puhtaasti siviili- tai sotilasilmatilaksi, vaan sitä olisi pidettävä jatkumona, jossa kaikki käyttäjien tarpeet otetaan huomioon mahdollisimman hyvin;

¹⁵ EUVL L 95, 9.4.2009, s. 41.

35. 'lentotiedotuspalvelulla' palvelua, jonka tarkoituksena on antaa lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten hyödyllisiä neuvoja ja tietoja;

35 b. 'toiminnallisella ilmatilan lohkokalla' operatiivisiin vaatimuksiin perustuvaa ilmatilan lohkoa, joka on perustettu valtioiden rajoista riippumatta ja jossa lennonvarmistuspalvelujen ja niihin liittyvien toimintojen tarjonta on suorituspohjaista ja optimoitu, jotta jokaisella toiminnallisella ilmatilan lohkokalla voitaisiin aloittaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tiiviimpi yhteistyö tai, silloin kun se on tarkoituksenmukaista, käyttää yhtä tarjoajaa;

35 c. 'lentomenetelmien suunnittelulla' kaikkia mittarilentomenetelmän kannalta keskeisiä tehtäviä;

36. 'yleisellä ilmaliikenteellä' siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tull- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan Chicagon yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön menettelyjen mukaisesti;

37. 'yhteentoimivuudella' eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiltä ja rakenneosilta sekä sen toiminnassa tarvittavilta menetelmiltä vaadittavaa toiminnallisten, teknisten ja operatiivisten ominaisuuksien kokonaisuutta, joka mahdollistaa sen turvallisen, saumattoman ja tehokkaan toiminnan;

38. 'lennonvarmistukseen tarkoitetuilla sääpalveluilla' järjestelyjä ja palveluja, joilla toimitetaan sääennusteita, -varoituksia, -katsauksia ja -havaintoja lennonvarmistustarkoituksiin sekä muita valtion ilmailua varten tuottamia säätietoja;

39. 'kansallisella toimivaltaisella viranomaisella' asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 34 alakohdassa määriteltyjä yksikköjä;

40. 'kansallisella valvontaviranomaisella' yhtä tai useampaa kansallista elintä, jolle jäsenvaltio on antanut tämän asetuksen mukaisia tehtäviä;

41. 'suunnistuspalveluilla' järjestelyjä ja palveluja, jotka tarjoavat ilma-aluksille paikantamis- ja ajoitustietoja;

42. 'verkkokriisillä' tilannetta, jossa ilmaliikenteen hallinta- ja /tai lennonvarmistuspalveluja ei kyetä tarjoamaan vaaditulla tasolla, mikä johtaa verkon kapasiteetin merkittävään alenemiseen tai merkittävään epätasapainoon verkon kapasiteetin ja kysynnän välillä, taikka yhdessä tai useammassa verkon osassa esiintyviin vakaviin tiedonkulku- tai eheysongelmiin epätavallisen tai ennakoimattoman tilanteen seurauksena;
43. 'verkon hallinnoijalla' tahoa, jolle on 27 artiklan mukaisesti osoitettu tehtävät, jotka ovat tarpeen 26 artiklassa tarkoitettujen verkkotoimintojen toteuttamisen edistämiseksi;
- 43 a. 'verkon operaatiosuunnitelmalla (NOP)' yhteistyöhön perustuvalla päätöksentekoprosessilla laadittua suunnitelmaa verkkotoimintojen tavoitteiden toteuttamiseksi operatiivisella tasolla ja suorituskysytavoitteiden edistämiseksi;
- 43 b. 'verkon strategiasuunnitelmalla (NSP)' yhteistyöhön perustuvalla päätöksentekoprosessilla laadittua suunnitelmaa verkon pitkän aikavälin kehityksen ohjaamiseksi;
- 43 c. 'operatiivisella lentoliikenteellä' kaikkia lentoja, jotka eivät noudata yleistä ilmaliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä ja joiden osalta sääntöjen ja menetelmien määrittämisestä vastaavat asianmukaiset kansalliset viranomaiset;
44. 'operatiivisilla tiedoilla' lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien pitäjien ja muiden asiaankuuluvien toimijoiden operatiivisiin tarkoituksiin tarvitsemia tietoja kaikista lennon vaiheista;
- 44 a. 'operatiivisilla sidosryhmillä' ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjiä, siviili- ja sotilaslennonvarmistuspalvelujen tarjoajia ja lentoaseman pitäjiä;
45. 'suorituskykysuunnitelmalla' suunnitelmaa, jonka tarkoituksena on parantaa lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä;
46. 'käyttöönnotolla' ensimmäistä operatiivista käyttöä järjestelmän alkuasennuksen tai parantamisen jälkeen;
47. 'reittiverkolla' määritettyjen reittien muodostamaa verkkoa, jossa yleisen ilmaliikenteen virrat ohjataan lennonjohtopalvelujen tarjoamisen edellyttämällä tavalla;

48. 'SESARin määrittelyvaiheella' vaihetta, joka koostuu SESAR-hankkeen pitkän aikavälin vision laatimisesta ja päivittämisestä, parannukset lennon kaikissa vaiheissa mahdollistavasta hankkeen toimintaperiaatteesta, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon edellyttämistä olennaisista operatiivisista muutoksista sekä tarvittavista kehittämisen ja käyttöönoton painopisteistä;

49. 'SESARin käyttöönottovaiheella' teollistamisen ja toteuttamisen peräkkäisiä vaiheita, joiden aikana toteutetaan seuraavia toimia: SESAR-ratkaisujen toteuttamiseksi tarvittavien maassa ja ilma-aluksissa olevien laitteiden ja prosessien standardointi, tuotanto ja sertifiointi (teollistaminen); sekä SESAR-ratkaisuihin perustuvien laitteiden ja järjestelmien hankinta, asentaminen ja käyttöönotto, mukaan lukien niihin liittyvät toimintamenetelmät (toteutus);

50. 'SESARin kehittämisvaiheella' vaihetta, jonka aikana toteutetaan tutkimus-, kehittämis- ja validointitoimia, joiden tarkoituksena on tuottaa valmiita SESAR-ratkaisuja;

51. 'SESAR-hankkeella' Euroopan ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishanketta, jonka tarkoituksena on tarjota unionille erittäin suorituskykyinen, standardoitu ja yhteentoimiva ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuuri ja joka koostuu innovaatiotyklistä, johon sisältyy SESARin määrittelyvaihe, SESARin kehittämisvaihe ja SESARin käyttöönottovaihe;

52. 'SESAR-ratkaisulla' SESARin kehittämisvaiheen hyödynnettävissä olevaa tuotosta, jolla otetaan käyttöön uusia tai parannettuja standardoituja ja yhteentoimivia toimintamenetelmiä tai teknologioita;

53. 'valvontapalveluilla' järjestelyjä ja palveluja, joita käytetään kunkin ilma-aluksen aseman määrittämiseen turvallisen porrastuksen mahdollistamiseksi;

54. 'järjestelmällä' ilmassa ja maassa toimivia rakenneosien yhdistelmiä sekä avaruudessa toimivia laitteistoja, jotka tukevat lennonvarmistuspalveluja kaikissa lennon vaiheissa;

56. 'lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä' jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden alueella sijaitsevaa lentoasemaa tai lentoasemien ryhmää, jolla tarjotaan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja ja jolle vahvistetaan yksi kustannusperusta ja yksikköhinta;

57.'parantamisella' muutostöitä, joilla muutetaan järjestelmän toiminnallisia ominaisuuksia.

2 a artikla

Toiminnalliset ilmatilan lohkot

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa toiminnallisen ilmatilan lohkon kehittääkseen parempaa yhteistyötä ja koordinointia ilmaliikenteen hallintaverkon yleisen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Jäsenvaltiot voivat panna yhdessä täytäntöön kaikki tämän asetuksen 3, 4, 5, 7, 7 a, 7 b, 8, 10, 13, 13 a, 13 b ja 17 artiklan ja niiden perusteella annettujen täytäntöönpanosääntöjen mukaiset velvoitteensa tai osan niistä toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdan – 5 a artiklan soveltamista.
2. Yhteistyöhön voivat tarvittaessa osallistua myös toiminnallisiin ilmatilan lohkoihin osallistuvat kolmannet maat.
4. Toiminnalliset ilmatilan lohkot perustetaan kansainvälisellä sopimuksella, joka tehdään niiden asianomaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa niiden asianomaisten kolmansien maiden välillä, jotka ovat vastuussa jostakin toiminnallisen ilmatilan lohkon kattamasta ilmatilasta. Sopimus ja luettelo velvoitteista, jotka jäsenvaltiot aikovat panna yhdessä täytäntöön, toimitetaan komissiolle.

II LUKU

KANSALLISET VALVONTAVIRANOMAISET

3 artikla

Kansallisten valvontaviranomaisten nimeäminen, perustaminen ja niitä koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on yhdessä tai yksittäin joko nimettävä tai perustettava elin tai elimiä kansalliseksi valvontaviranomaisekseen huolehtimaan tällä asetuksella kyseiselle viranomaiselle annetuista tehtävistä.
2. Kansallinen valvontaviranomainen käyttää toimivaltuuksiaan puolueettomasti, riippumattomasti ja avoimesti, ja se on organisoitava ja varustettava henkilöstöllä ja sitä on johdettava ja rahoitettava tämän edellyttämällä tavalla.
3. Kansallisen valvontaviranomaisen on oltava organisaationsa hierarkiansa, ja päätöksentekonsa osalta riippumaton kaikista lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista, erityisesti välttämällä eturistiriitoja kyseisten palveluntarjoajien kanssa. Tämä riippumattomuus ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteivät kyseinen viranomainen ja palveluntarjoaja saisi kuulua samaan virkamieskuntaan, julkiseen elimeen tai hallintoon.

4. Jäsenvaltiot voivat perustaa viranomaisia, jotka ovat joko toimivaltaisia useilla säännellyillä aloilla tai useilla liikennealan sääntelyn aloilla, edellyttäen että tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät tässä artiklassa säädetty riippumattomuusvaatimukset. Kansallinen valvontaviranomainen voidaan organisaatorakenteensa osalta yhdistää muihin viranomaisiin, erityisesti neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003¹⁶ 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, kansalliseen toimivaltaiseen viranomaiseen tai tapauksen mukaan kansalliseen liikenneviranomaiseen, edellyttäen että näin perustettu yhdistetty yksikkö täyttää tässä artiklassa säädetty riippumattomuusvaatimukset.

9. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisten valvontaviranomaisten nimet ja osoitteet ja niiden muutokset sekä toimenpiteet, jotka on toteutettu tämän artiklan noudattamiseksi.

4 artikla

Kansallisten valvontaviranomaisten tehtävät

1. Kansallisen valvontaviranomaisen on suoritettava sille tämän asetuksen ja sen perusteella hyväksyttyjen täytäntöönpanosäädösten nojalla annetut tehtävät, erityisesti seuraavat tehtävät:

- a) varmistaa, että 7 artiklan 1 a kohdan b alakohdassa ja 8 artiklan 4 kohdan d alakohdassa tarkoitetut palveluntarjoajat noudattavat kansallisia turvallisuus- ja puolustusvaatimuksia ja täyttävät ne;
- c) arvioida ja hyväksyä yhteisen tietopalvelun tarjoamisen hinnoittelu 9 artiklan mukaisesti;
- d) suorituskysy suunnitelmaluonnoksen laatiminen, mukaan lukien kustannusten jakoperusteiden asettaminen, suorituskysytavoitteiden asettaminen ja suorituskysyn seuranta sekä maksujärjestelmät, siten kuin niistä säädetään 10–13 b, 17 ja 19–22 artiklassa sekä 18–23 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä, ja näiden säännösten rajoissa;

¹⁶ Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta (EUVL L 1, 4.1.2003, s. 1).

- e) valvoa 25 artiklan mukaisesti asetuksen soveltamista tilien avoimuuden osalta, tarkastaa tai varmentaa ja hyväksyä 25 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut taloudelliset tiedot.

3. Kunkin kansallisen valvontaviranomaisen on yhteistyössä kansallisen toimivaltaisen viranomaisen kanssa, jos kyseessä on eri yksikkö, toteutettava tarvittavat seurantatoimet, mukaan lukien tarvittaessa tarkastukset ja auditoinnit, joilla voidaan havaita niiden valvontavastuulla tämän asetuksen mukaisesti olevien yksikköjen mahdolliset tässä asetuksessa ja sen perusteella annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten noudattamatta jättämiset. Jos vaatimuksia ei noudateta, kansallinen valvontaviranomainen päättää korjaavista toimenpiteistä ja panee ne täytäntöön.

Asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasemien pitäjien ja yhteisen tietopalvelun tarjoajien on noudatettava kaikkia kansallisten valvontaviranomaisten tässä yhteydessä toteuttamia täytäntöönpanotoimenpiteitä. Kun on kyse rajatylittävistä palveluista, asianomainen jäsenvaltio tai sen kansallinen valvontaviranomainen voi pyytää jäsenvaltiota, johon palveluntarjoaja on sijoittautunut tai jossa sen päätoimipaikka sijaitsee, tai kyseisen jäsenvaltion kansallista valvontaviranomaista antamaan sille tukea täytäntöönpanovaikeuksien ratkaisemiseksi. Molempien jäsenvaltioiden tai niiden kansallisten valvontaviranomaisten on pyrittävä tekemään tätä varten yhteistyötä.

5 artikla

Kansallisten valvontaviranomaisten välinen yhteistyö

1. Kansallisten valvontaviranomaisten on vaihdettava tarvittaessa tietoja, erityisesti tietoja, jotka koskevat niiden työtä ja päätöksentekomenettelyä, parhaita käytäntöjä ja menettelyjä sekä tämän asetuksen soveltamista. Tätä varten kansalliset valvontaviranomaiset voivat osallistua verkostoon, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin, ja toimia siinä yhdessä.
2. Kansallisten valvontaviranomaisten on tehtävä yhteistyötä, erityisesti kun on kyse rajatylittävien palvelujen tarjonnasta ja lennonvarmistuspalvelujen tarjonnasta toisen jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, työjärjestelyjen avulla, jotta ne voivat avustaa toisiaan seuranta- ja valvontatehtävissään sekä tutkintojen ja selvitysten käsittelyssä.

3. Jos lennonvarmistuspalveluja tarjotaan kahden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, erityisesti toiminnallisten ilmatilan lohkojen osalta, kyseisten jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä keskenään sopimus jäsenvaltioiden tai niiden viranomaisten suorittamasta tämän asetuksen mukaisesta valvonnasta niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien osalta, joita asia koskee.

4. Kun lennonvarmistuspalveluja tarjotaan toisen jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, 3 kohdassa tarkoitetuissa sopimuksissa on määrättävä, että kunkin jäsenvaltion tai niiden viranomaisten on vastavuoroisesti tunnustettava tässä asetuksessa säädettyjen tehtävien suorittaminen ja näiden tehtävien suorittamisen tulokset. Niiden on myös täsmennettävä, mikä kansallinen valvontaviranomainen vastaa 4 artiklan 1 kohdassa säädettyistä tehtävistä.

5. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa ja alueellisen yhteistyön edistämiseksi tehdä myös sopimuksia valvontatehtäviä koskevien vastuiden jakamisesta.

5 a. Tässä artiklassa tarkoitetuista sopimuksista on ilmoitettava komissiolle.

III LUKU

PALVELUJEN TARJOAMINEN

6 artikla

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien harjoittama palvelujen tarjoaminen

2. Rajoittamatta tämän asetuksen 7 ja 7 a artiklaa sekä 8 artiklan 4 kohtaa, elimellä, joka täyttää asetuksen (EU) 2018/1139 40 ja 41 artiklassa ja delegoiduissa asetuksissa sekä niiden pohjalta hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä tarkoitetut vaatimukset, on oikeus tarjota ilmatilan käyttäjille unionissa lennonvarmistuspalveluja syrjimättömin ehdoin.

2 a. Jos jäsenvaltio on antanut lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle vapautuksen todistusvaatimuksesta asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan 6 kohdan mukaisesti, kyseinen jäsenvaltio voi, sen estämättä, mitä 2 kohdassa säädetään, sallia palveluntarjoajan tarjota lennonvarmistuspalveluja sellaisessa osassa sen vastuulla olevaa ilmatilaa, jota tämä vapautus koskee, kyseisessä artiklassa vahvistettujen ehtojen mukaisesti.

3. Sen estämättä, mitä 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat sallia asetuksen 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen koko niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai osassa sitä armeijalle ilman todistusta ja/tai soveltamalla tätä asetusta kokonaisuudessaan tai osittain. Tällaisissa tapauksissa kyseiset jäsenvaltiot ilmoittavat päätöksestään komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Kyseisten palvelujen tarjoamisen on tapahduttava asetuksen 2018/1139 2 artiklan 5 kohdassa määritettyjen ehtojen mukaisesti.

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeäminen

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten jäsenvaltioiden on yksittäin tai yhteisesti nimettävä yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja. Jäsenvaltioilla on harkintavalta ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeämisessä edellyttäen, että ne täyttävät tässä artiklassa säädetyt vaatimukset.

1 a. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset:

- a) niillä on asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan mukainen todistus tai asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan 5 kohdan mukainen voimassa oleva ilmoitus, ellei sitä ole vapautettu todistusvaatimuksesta asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla;
- b) ne täyttävät kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset;
- c) niiden päätoimipaikka sijaitsee jonkin jäsenvaltion alueella, ja
- d) jäsenvaltiot tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat yli 50 prosenttia palveluntarjoajasta ja se on tosiasiallisesti niiden määräysvallassa joko suoraan tai yhden tai useamman muun yrityksen kautta, lukuun ottamatta tapauksia, joista määrätään kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jossa unioni on osapuolena.

Poiketen siitä, mitä c ja d alakohdassa säädetään, jäsenvaltio voi nimetä ilmaliikennepalvelujen tarjoajan, jonka päätoimipaikka on kolmannessa maassa ja/tai joka ei noudata edellä d alakohdassa tarkoitettua ehtoa, tarjoamaan ilmaliikennepalveluja rajallisessa osassa kyseisen jäsenvaltion vastuulla olevaa ilmatilaa, jos kyseinen ilmatilan osa rajoittuu kyseisen kolmannen maan vastuulla olevaan ilmatilaan;

2. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämiselle ei saa asettaa ehtoja, joiden mukaan:

a) niiden on oltava suoraan tai osake-enemmistön kautta nimeävän jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistuksessa;

b) niillä on oltava pääasiallinen toimipaikka tai kotipaikka nimeävän jäsenvaltion alueella;

c) niiden on käytettävä ainoastaan nimeävässä jäsenvaltiossa olevia laitteita, mikäli tällaisten ehtojen soveltaminen rajoittaa perusteettomasti palvelujen tarjoamisen vapautta tai sijoittautumisvapautta.

3. Jäsenvaltioiden on määriteltävä niiden ilmaliikennepalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet, jotka on nimetty tämän artiklan mukaisesti.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille välittömästi tämän artiklan puitteissa tehdyistä päätöksistä, jotka koskevat ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeämistä tiettyjä ilmatilan lohkoja varten niiden vastuulla olevan ilmatilan osalta.

7 a artikla

MET-palvelujen tarjoajien nimeäminen

1. Jäsenvaltiot voivat nimetä yksittäin tai yhteisesti MET-palvelujen tarjoajan yksinoikeudella koko niiden vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan turvallisuuskohdat huomioon ottaen.

2. Jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle ja muille jäsenvaltioille viipymättä kaikista tämän artiklan nojalla tehdyistä päätöksistä.

7 b artikla

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien väliset suhteet

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat käyttää muiden sellaisten palveluntarjoajien palveluja, joilla on asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan mukainen todistus tai asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan 5 kohdan mukainen voimassa oleva ilmoitus, ellei niitä ole vapautettu todistusvaatimuksesta asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

Tällaisessa yhteistyössä noudatetaan tarvittaessa 8 artiklan säännöksiä.

Edellä olevan 7 artiklan mukaisesti nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja 7 a artiklan mukaisesti nimettyjen MET-palvelujen tarjoajien kohdalla tällaiselle yhteistyölle tarvitaan asianomaisten jäsenvaltioiden hyväksyntä.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on virallistettava yhteistyösuhteet kirjallisilla sopimuksilla tai vastaavilla oikeudellisilla järjestelyillä, joissa määritetään kunkin palveluntarjoajan täsmälliset velvoitteet, mukaan lukien tarvittaessa rahalliset korvaukset, ja niiden suorittamat tehtävät. Kyseisistä sopimuksista tai järjestelyistä on ilmoitettava asianomaisille kansallisille valvontaviranomaisille.

Edellä olevan 7 artiklan mukaisesti nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja 7 a artiklan mukaisesti nimettyjen MET-palvelujen tarjoajien kohdalla tällaisten sopimusten ehdoille tarvitaan asianomaisten jäsenvaltioiden hyväksyntä.

8 artikla

CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen tarjoamista sekä lähi- ja lähestymislennonjohdon ilmaliikennepalvelujen tarjoamista koskevat edellytykset

1. Sanotun rajoittamatta ilmaliikennepalvelujen tarjoajat nimenneiden valtioiden 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti määrittelemiä oikeuksia ja velvoitteita, nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat voivat päättää hankkia CNS-, AIS- tai ADS -palveluja.

1 a. Lukuun ottamatta tapauksia, joissa jäsenvaltiot ovat nimenneet MET-palvelujen tarjoajan 7 a artiklan mukaisesti, jäsenvaltiot voivat sallia ilmaliikennepalvelujen tarjoajien hankkia MET-palveluja.

1 b. Jäsenvaltiot voivat sallia, että lentoasemien pitäjät tai ryhmä lentoasemien pitäjiä hankkii ilmaliikennepalveluja lähilennonjohtoa varten ja/tai ilmaliikennepalveluja lähestymislennonjohtoa varten.

Tässä tapauksessa tarjouseritelmille, mukaan lukien palvelujen laatuvaatimuksille, tarvitaan jäsenvaltioiden hyväksyntä. Jäsenvaltiot nimeävät palveluntarjoajan tässä kohdassa tarkoitetun hankinnan perusteella.

4. CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palvelujen tai lähi- ja lähestymislennonjohdon ilmaliikennepalvelujen tarjoaja voidaan valita ja tarvittaessa nimetä tarjoamaan palveluja jäsenvaltiossa ainoastaan 1, 1 a tai 1 b kohdassa tarkoitetun hankinnan perusteella ja edellyttäen, että se täyttää seuraavat kumulatiiviset ehdot:

- a) sillä on asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan mukainen todistus tai asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan 5 kohdan mukainen voimassa oleva ilmoitus, ellei niitä ole vapautettu todistusvaatimuksesta asetuksen (EU) 2018/1139 2 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti;
- b) sen päätoimipaikka sijaitsee jonkin jäsenvaltion alueella;
- c) jäsenvaltiot tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat yli 50 prosenttia palveluntarjoajasta ja se on tosiasiallisesti niiden määräysvallassa joko suoraan tai yhden tai useamman muun yrityksen kautta, lukuun ottamatta tapauksia, joista määrätään kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jossa unioni on osapuolena; ja
- d) palveluntarjoaja noudattaa kansallisia turvallisuus- ja puolustusvaatimuksia.

Poiketen siitä, mitä b ja c alakohdassa säädetään, minkä tahansa maailmanlaajuisten satelliittipalvelujen tarjoajan, jolle on myönnetty asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan mukainen todistus oikeudesta tarjota palveluja unionissa ennen tämän asetuksen hyväksymistä, voidaan valita tarjoamaan tällaisia palveluja unionissa, vaikka se ei noudattaisi b ja c alakohdassa määrättyjä ehtoja.

5. Edellä olevaa 13, 13 a, 13 b ja 17 artiklaa ja näihin artikloihin liittyviin, 18 artiklan pohjalta hyväksyttyjä täytätöönpanosääntöjä ei sovelleta valittujen MET-palvelujen tarjoajien MET-palveluihin tai ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin, jotka on nimetty 1 a ja 1 b kohdan mukaisesti toteutetulla hankintamenettelyllä. Kyseisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava kansalliselle valvontaviranomaiselle ja komissiolle seuranta varten asianmukaiset tiedot lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvystä 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla keskeisillä suorituskyvyn osa-alueilla ja turvallisuuden alalla.

Yhteisen tietopalvelun tarjoaminen

1. Kun tarjotaan yhteistä tietopalvelua, jaettavan datan on oltava riittävän eheää ja laadukasta, jotta miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan liittyviä palveluja voidaan tarjota turvallisesti.
2. Yhteisen tietopalvelun tarjoajan on täytettävä seuraavat kumulatiiviset vaatimukset:
 - a) ne täyttävät kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset;
 - b) niiden päätoimipaikka sijaitsee jonkin jäsenvaltion alueella, ja
 - c) jäsenvaltiot tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat yli 50 prosenttia palveluntarjoajasta ja se on tosiasiallisesti niiden määräysvallassa joko suoraan tai yhden tai useamman muun yrityksen kautta, lukuun ottamatta tapauksia, joista määrätään kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jossa unioni on osapuolena.
3. Kulut, joihin yhteisten tietopalvelujen hinta perustuu, on esitettävä erillään asianomaisen toimijan muiden toimintojen kirjanpidosta, ja asianmukaisella kansallisella valvontaviranomaisella on oltava pääsy niihin.
- Jos yhteisiä tietopalveluja tarjotaan yksinoikeudella, jäsenvaltioiden on määrättävä, että yhteisten tietopalvelujen hinta perustuu palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kiinteisiin ja muuttuviin kustannuksiin ja/tai sisältää korotuksen, joka vastaa asianmukaista riskin ja tuoton suhdetta.
4. Asianomainen kansallinen valvontaviranomainen arvioi ja hyväksyy yhteisen tietopalvelun tarjoajan asettaman hinnan. Tällaisten palveluiden hinta on julkistettava.
5. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on asetettava U-space-ilmatilassa tapahtuvan miehittämättömien ilma-alusten käytön kannalta tarpeelliset tiedot saataville syrjimättömällä tavalla, kansallista turvallisuutta, yleistä järjestystä ja puolustuspoliittisia etuja vaarantamatta. Yhteisen tietopalvelun tarjoajat saavat käyttää näitä tietoja ainoastaan tarjoamiensa palvelujen operatiivisiin tarkoituksiin.
- Tällaisten tietojen käyttöoikeudesta perittävien hintojen on perustuttava tietojen saataville asettamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin ja tietojen tuottamiseen liittyviin kustannuksiin, jos jälkimmäisiä kustannuksia ei kateta 20 artiklan nojalla ja jos jäsenvaltiot eivät käytä muita taloudellisia resursseja tällaisten kustannusten kattamiseen.

Yleistä ilmaliikennettä koskevien operatiivisten tietojen saatavuus ja käyttöoikeus

1. Kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien ja verkon hallinnoijan on yleisen ilmaliikenteen osalta asetettava asiaankuuluvat operatiiviset tiedot reaaliaikaisesti saataville syrjimättömällä tavalla ja kansallista turvallisuutta, yleistä järjestystä ja puolustuspoliittisia etuja vaarantamatta, myös rajat ylittävästi ja unionin laajuisesti. Näiden tietojen on oltava sertifioitujen tai ilmoitettujen lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, turvallisuus- ja puolustustoiminnasta vastuussa olevien sotilasyksikköjen, sotilaslennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien sekä verkon hallinnoijan käytettävissä. Tietoja saa käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä maksutta turvallisuudesta, yleisestä järjestyksestä ja puolustuksesta vastaaville viranomaisille, kansallisille valvontaviranomaisille, toimivaltaisille kansallisille viranomaisille, verkon hallinnoijalle ja virastolle asetuksen (EU) 2018/1139 mukaisesti.
4. Komissio vahvistaa 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen tässä artiklassa tarkoitetut yksityiskohtaiset operatiiviset tiedot ja määrittää tällaiseen tietojen toimittamiseen liittyvät tekniset yksityiskohdat.

9 b artikla

Suorituskyvyn tarkastuselin

1. 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun tarkastelumenettelyn mukaisesti komissio voi nimetä täytäntöönpanosäädöksellä riippumattoman ja puolueettoman suorituskyvyn tarkasteluelimen. Sillä ei ole sääntely- tai muuta päätösvaltaa. Suorituskyvyn tarkasteluelimen tehtävänä on antaa pyynnöstä neuvoja ja tukea komissiolle ja kansallisille valvontaviranomaisille erityisesti asianmukaisten tietojen keräämiseen, tutkimiseen, validointiin ja levittämiseen liittyen sekä 10–18 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän sekä 19–23 artiklassa tarkoitetun maksujärjestelmän täytäntöönpanoon liittyen. Komissio ja kansalliset valvontaviranomaiset ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä ja velvollisuuksiensa täytäntöönpanosta. Komissio valvoo suorituskyvyn tarkasteluelimen tehtävien asianmukaista täytäntöönpanoa.

2. Jos komissio päättää nimetä suorituskyvyn tarkasteluelimen 1 kohdan mukaisesti, sen on 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksyttävä yksityiskohtaiset säännöt, joissa määritetään erityisesti suorituskyvyn tarkasteluelimen nimeämisen kesto, sen kokoonpano, sen jäsenten, mukaan lukien tarvittaessa elimen puheenjohtajan, valinta- ja nimitysmenettely sekä toimikauden pituus, elimen jäsenten korvaukset, kulut ja palkat, tarkasteluelimen tehtävät tämän asetuksen mukaisesti ja siinä asetetuissa rajoissa sekä myös elimen toiminnan erityiset rahoitusehdot.

10 artikla

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä

1. Lennonvarmistuspalvelujen ja verkon hallinnan suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on tämän artiklan ja 11–18 artiklan mukaisesti sovellettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkon hallinnan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää.
2. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä on toteutettava viiteajanjaksoina, joiden kesto on vähintään kolme ja enintään viisi vuotta. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä on oltava seuraavat osat:
 - a) kunkin viiteajanjakson osalta unionin laajuiset reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskvytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus;
 - b) suorituskvyksuunnitelmat, mukaan luettuina sitovat suorituskvytavoitteet ja soveltuvien osien kannustinjärjestelmät a alakohdassa mainituilla suorituskvyyn kannalta keskeisillä osa-alueilla kunkin viiteajanjakson osalta;
 - c) suorituskvyyn säännöllinen tarkastelu, seuranta ja vertailu edellä a alakohdassa tarkoitetuilla suorituskvyyn kannalta keskeisillä osa-alueilla ja viraston kanssa määritetyt turvallisuusindikaattorit huomioon ottaen.
3. Edellä olevassa 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu suorituskvyyn kehitysjärjestelmä perustuu seuraaviin:

- a) kaikilta asiaankuuluvilta osapuolilta, mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ilmatilan käyttäjät, lentoasemien pitäjät, kansalliset valvontaviranomaiset, kansalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kansalliset viranomaiset, virasto, verkon hallinnoija ja Eurocontrol, saatavilla olevien, lennonvarmistuspalvelujen ja verkon hallinnan suorituskykyä koskevien aiheellisten tietojen kerääminen, validoiminen, tutkiminen, arvioiminen ja levittäminen;
- b) keskeiset suorituskykyindikaattorit tavoitteiden asettamista varten 2 a kohdassa tarkoitetuilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla;
- c) suorituskyvyn seurantaindikaattorit 2 a kohdassa tarkoitetuilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla ja yhteistyössä viraston kanssa määritetyt asianmukaiset turvallisuusindikaattorit;
- cc) jaotteluarvojen laskentamenetelmä;
- d) suorituskykysuunnitelmien ja suorituskykytavoitteiden laadintaa koskevat pääperiaatteet lennonvarmistuspalveluja sekä verkon hallintaa varten sekä tällaisten suunnitelmien sisältöä varten;
- e) lennonvarmistuspalvelujen ja verkon hallinnan suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden luonnosten arviointi;
- f) suorituskykysuunnitelmien seuranta, mukaan lukien asianmukaiset varoitusmekanismit suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden tarkistamista sekä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden tarkistamista varten viiteajanjakson aikana;
- g) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuanalyysi tarvittaessa;
- h) kannustinjärjestelmät, mukaan lukien sekä taloudelliset kannustimet että pidäkkeet, joita sovelletaan, jos ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ylittää tai ei noudata asiaankuuluvia lennonvarmistuspalvelujen sitovia suorituskykytavoitteita viiteajanjakson aikana, ellei kyseinen yli- tai alisuoritus ole riippumatonta ilmaliikennepalvelujen tarjoajasta;
- i) liikenteen ja kustannusten riskinjakomekanismit;
- j) tavoitteiden asettamisen aikataulut, suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden arviointi, seuranta ja vertailuanalyysi;

- l) mekanismit, joilla puututaan ennalta arvaamattomiin ja merkittäviin tapahtumiin, joilla on olennainen vaikutus suorituskyy- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon.
4. Suorituskyyksuunnitelmiin sisältyvien suorituskyytavoitteiden asettamisessa, suorituskyyksuunnitelmien luonnosten valmistelussa ja arvioinnissa, mukaan lukien kulujen jakaminen palvelujen välillä, sekä lennonvarmistuspalvelujen ja verkon hallinnan suorituksen arvioinnissa ja vertailussa otetaan huomioon paikallisten olosuhteiden vaikutus sekä tekijät, joihin ilmailiikennepalvelujen tarjoaja ja verkon hallinnoija eivät voi vaikuttaa.

11 artikla

Unionin laajuisten suorituskyytavoitteiden asettaminen

1. Komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä ja tämän artiklan 2 ja 3 kohtaa noudattaen kullekin viiteajanjaksolle unionin laajuiset suorituskyytavoitteet reitinaikaisille lennonvarmistuspalveluille 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla suorituskyyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla ja määrittää kyseisen ajanjakson pituuden. Komissio voi näiden unionin laajuisten suorituskyytavoitteiden yhteydessä määritellä täydentäviä perusarvoja, varoituskynnyksiä, jaotteluarvoja ja vertailuryhmiä, jotta suorituskyyksuunnitelmaluonnokset voidaan 13 artiklan 3 ja 3 a kohdassa ja 13 a artiklassa tarkoitettujen perusteiden mukaisesti arvioida ja hyväksyä.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut unionin laajuiset suorituskyytavoitteet määritellään seuraavien keskeisten kriteerien perusteella:
 - a) niiden on edistettävä lennonvarmistuspalvelujen ympäristöön liittyvän, toiminnallisen ja taloudellisen suorituskyyvyn asteittaista parantamista;
 - b) niiden on oltava realistisia ja toteutettavissa kyseisen viiteajanjakson aikana, mikä mahdollistaa lennonvarmistuspalvelujen tehokkaan, kestävä ja häiriönsietokykyisen tarjoamisen ja edistää samalla pitkän aikavälin teknologista kehitystä;

c) niissä on otettava huomioon viiteajanjakson taloudellinen ja operatiivinen konteksti, mukaan lukien liikenne-ennuste ja operatiiviset tiedot, sekä myös 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden väliset keskinäiset riippuvuudet ja tarve täyttää EU:n ympäristötavoitteet;

d) niissä on otettava huomioon 10 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettut turvallisuusindikaattorit.

3. Valmistellessaan päätöksiään unionin laajuisista suorituskykytavoitteista komissio kuulee kansallisia viranomaisia, Eurocontrolia ja operatiivisia sidosryhmiä ja kerää niiltä tarvittavat tiedot sekä voi pyytää lausunnon suorituskyvyn tarkastuselimeltä, jos sellainen on nimetty 9 b artiklan mukaisesti.

13 artikla

Lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmat ja -tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on kunkin viiteajanjakson osalta hyväksyttävä yhdessä tai erikseen toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla kansallisen valvontaviranomaisen, tarvittaessa muita kansallisia viranomaisia kuulleen, valmisteleva suorituskykysuunnitelmaluonnos, joka perustuu nimettyjen ilmaliikennepalvelun tarjoajien antamiin tietoihin kaikista niiden tarjoamista lennonvarmistuspalveluista ja soveltuvien osien niiden muilta palveluntarjoajilta hankkimista palveluista.

Suorituskykysuunnitelmaluonnos on hyväksyttävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua.

1 a. Kunkin kansallisen valvontaviranomaisen on asetettava ennen kunkin viiteajanjakson alkua kriteerit reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen yhteisten kulujen jakamiseksi näiden kahden palvelukategorian välillä ottaen huomioon kustannusvastaavuuden periaatteen. Sen on sisällytettävä nämä tiedot suorituskykysuunnitelmaluonnokseen. Kansallinen valvontaviranomainen varmistaa, että maksujen kustannusperusteet ovat 20 artiklan kriteerien ja vaatimusten mukaisia.

1 b. Kansallinen valvontaviranomainen asettaa ja sisällyttää suorituskykysuunnitelmaluonnokseen 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuihin keskeisiin suorituskyvyn osa-alueisiin kutakin viiteajanjaksoa koskevat reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa on otettava huomioon Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma ja 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen keskeisten suorituskyvyn osa-alueiden väliset keskinäiset riippuvuudet ja tarve täyttää EU:n asianmukaiset turvallisuusvaatimukset ja EU:n ympäristötavoitteet.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettun suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on sisällettävä Eurocontrolin, verkon hallinnoijan ja tarvittaessa paikallisten lähteiden toimittamat asiaankuuluvat tiedot, erityisesti liikenne-ennusteet ja operatiiviset tiedot.

Kansallisen valvontaviranomaisen on suorituskykysuunnitelmaluonnosta valmistellessaan kuultava ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa sotilasviranomaisia, lentoasemien pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita sekä myös kansallista toimivaltaista viranomaista, mikäli kansallinen valvontaviranomainen ja kansallinen toimivaltainen viranomainen ovat kaksi eri elintä. Asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten noudattaminen varmistetaan.

3. Suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisällytettävien reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa on vahvistettava ottaen huomioon paikalliset olosuhteet ja 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen keskeisten suorituskyvyn osa-alueiden väliset keskinäiset riippuvuudet ja turvallisuus sekä kaikkien seuraavien perusteiden tai osan niistä mukaisesti:

- a) jos unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä on vahvistettu jaotteluarvot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden vertaaminen näihin jaotteluarvoihin;
- b) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen arviointi suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi koko edellisen viiteajanjakson ja suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta;
- c) asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan suunnitellun suorituskykytason vertaaminen asiaankuuluvassa vertailuryhmässä.

Kustannustehokkuutta koskevan keskeisen suorituskyvyn osa-alueen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuuden arvioinnissa ei oteta huomioon 20 artiklan 3 kohdan b, d ja e alakohdassa tarkoitettuja kuluja.

3 a. Hyväksytyn suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on lisäksi täytettävä seuraavat edellytykset:

a) keskeisten oletusten, joita käytetään perustana tavoitteiden asettamisessa ja toimenpiteissä, joilla tavoitteet pyritään saavuttamaan viiteajanjakson aikana, mukaan lukien käytetyt perusarvot, liikenne-ennusteet ja taloudelliset oletukset, on oltava tarkkoja, riittäviä ja johdonmukaisia suorituskykysuunnitelmaa laadittaessa;

b) hyväksytyn suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava täydellinen sekä tietojen että taustaineiston osalta;

c) maksujen kustannusperusteiden on oltava 20 artiklan mukaisia.

3 b. Hyväksytyt suorituskykysuunnitelmat on julkistettava sanotun kuitenkin rajoittamatta arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuutta.

5. Hyväksytyt suorituskykysuunnitelmat toimitetaan komissiolle arviointia ja hyväksyntää varten 13 a artiklan mukaisesti.

13 a artikla

Suorituskykytavoitteiden ja suorituskykysuunnitelmien arviointi komissiossa

1. Komissio arvioi reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet ja 13 artiklassa tarkoitetut hyväksytyt suorituskykysuunnitelmat 13 artiklan 3 kohdassa ja 3 a kohdassa tarkoitettujen kriteerien ja ehtojen mukaisesti.

2. Jos reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteen yhdenmukaisuutta unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ei voida todeta 13 artiklan 3 kohdassa säädettyjen kriteerien perusteella, komissio arvioi suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa toimitettujen tietojen ja turvallisuusnäkökohtien valossa, voiko poikkeaminen näistä kriteereistä olla oikeutettu paikallisten olosuhteiden perusteella ja/tai 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen suorituskyvyn keskeisten osa-alueiden keskinäisten riippuvuussuhteiden perusteella. Jos poikkeaminen on oikeutettua, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden katsotaan olevan yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Komissio voi sallia reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden poikkeamisen unionin laajuisista suorituskykytavoitteista kustannustehokkuuden osalta tai suorituskyvyn kannalta keskeisillä kapasiteetin osa-alueilla, jos se on tarpeen sen varmistamiseksi, että näiden palvelujen suorituskykytavoitteet ovat yhdenmukaiset unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa suorituskyvyn kannalta keskeisen ympäristön osa-alueen osalta. Lisäksi poikkeaminen on sallittua asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä säädettyjen asiaankuuluvien EU:n turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi.

3. Jos komissio toteaa, että hyväksytty suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää 13 artiklan 3 ja 3 a kohdassa, luettuna yhdessä tämän artiklan 2 kohdan kanssa, säädetyt kriteerit ja edellytykset, se hyväksyy suunnitelman 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Jos komissio toteaa, että on epäilyksiä siitä, täyttääkö suorituskykysuunnitelmaluonnos 13 artiklan 3 ja 3 a kohdassa, luettuna yhdessä tämän artiklan 2 kohdan kanssa, säädetyt kriteerit ja edellytykset, se käynnistää suorituskykysuunnitelmaluonnoksen yksityiskohtaisen tarkastelun ja pyytää tarvittaessa lisätietoja asianomaisilta jäsenvaltioilta.

5. Jos komissio toteaa tämän yksityiskohtaisen tarkastelun päätteeksi, että suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää 13 artiklan 3 ja 3 a kohdassa, luettuna yhdessä tämän artiklan 2 kohdan kanssa, säädetyt perusteet ja edellytykset, se hyväksyy suunnitelman 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Jos komissio kuitenkin toteaa, että suorituskykysuunnitelmaluonnos ei täytä näitä kriteereitä ja edellytyksiä, se hyväksyy päätöksen, jossa vahvistetaan korjaavat toimenpiteet, jotka kyseisen yhden tai useamman asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava, 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Kyseisen yhden tai useamman asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, jotka se on tämän päätöksen johdosta toteuttanut, ja toimitettava sille tiedot, jotka osoittavat, että nämä toimenpiteet ovat päätöksen mukaiset.

Jos komissio toteaa, että kyseiset toimenpiteet riittävät varmistamaan, että sen päätöstä noudatetaan, komissio ilmoittaa tästä kyseiselle yhdelle tai useammalle jäsenvaltiolle ja hyväksyy suorituskykysuunnitelmaluonnoksen 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Jos komissio toteaa, että kyseiset toimenpiteet eivät riitä varmistamaan, että sen päätöstä noudatetaan, komissio ilmoittaa tästä asianomaiselle jäsenvaltiolle ja toteuttaa tarvittaessa toimia noudattamatta jättämiseen puuttumiseksi, mukaan luettuina Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklassa määrätty toimet.

6. Asianomaisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä komission tämän artiklan mukaisesti hyväksymät suorituskysymysuunnitelmaluonnokset lopullisina suunnitelmina, ja ne on asetettava julkisesti saataville sanotun kuitenkaan rajoittamatta arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuutta.

13 b artikla

Suorituskyvyn seuranta

1. Kansallisen valvontaviranomaisen on arvioitava yhteistyössä kansallisen toimivaltaisen viranomaisen kanssa, jos ne eivät ole sama viranomainen, täyttävätkö sen vastuulla olevassa ilmatilassa tarjotut lennonvarmistuspalvelut 13 a artiklan mukaisesti hyväksytyjen suorituskysymysuunnitelmien sisältämät suorituskysymysavoitteet, onko suunnitelmat pantu asianmukaisesti täytäntöön ja ottaako se käyttöön 10 artiklan 3 kohdan h alakohdassa tarkoitettuja järjestelmistä johtuvat myönteiset tai kielteiset kannustimet.

2. Kansallisen valvontaviranomaisen on raportoitava säännöllisesti ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tarjoamien lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannasta ja asetettava näiden arvioiden tulokset julkisesti saataville, sanotun kuitenkaan rajoittamatta arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuutta.

Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava käyttöön seurannassa tarvittavat tiedot ja data. Näihin on sisällyttävä tiedot ja data tarjottujen palvelujen tosiasiallisista kustannuksista ja tarvittaessa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuutta, data muilta palveluntarjoajilta hankittujen palvelujen tosiasiallisista kustannuksista.

2 a. Jos suorituskykysuunnitelmien sisältämiä suorituskykytavoitteita ei saavuteta tai suorituskykysuunnitelmaa ei panna asianmukaisesti täytäntöön, kansallisen valvontaviranomaisen on arvioitava, johtuuko tämä turvallisuuskäsitteistä tai ulkopuolisista tekijöistä, joihin ilmailiikennepalvelujen tarjoaja ei voi vaikuttaa. Kansallisen valvontaviranomaisen on erityisesti arvioitava niiden toimenpiteiden, jotka on toteutettu tarkoituksena parantaa verkon yleistä toimintaa, mahdolliset kielteiset vaikutukset ilmailiikennepalvelujen tarjoajan todelliseen suorituskykyyn. Jos alisuoriutumista ei voida oikeuttaa turvallisuuskäsitteillä tai ulkopuolisilla tekijöillä, kansallisen valvontaviranomaisen on vaadittava ilmailiikennepalvelujen tarjoajia toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä.

2 b. Taloudellisissa kannustimissa ja pidäkkeissä on otettava huomioon palvelun heikentyminen ja niiden on oltava oikeassa suhteessa saavutetun suorituskyvyn ja hyväksytyissä suorituskykysuunnitelmissa asetettujen suorituskykytavoitteiden välisen vaihtelun suuruuteen.

Taloudellisia kannustimia ja pidäkkeitä voidaan soveltaa ainoastaan, jos yli- tai alisuoriutuminen johtuu asianomaisesta ilmailiikennepalvelun tarjoajasta. Taloudelliset pidäkkeet eivät saa vaikuttaa kyseisen ilmailiikennepalvelun tarjoajan taloudelliseen elinkelpoisuuteen eivätkä palveluntarjonnan turvallisuuteen ja laatuun.

3. Komissio arvioi säännöllisesti unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yleistä saavuttamista ja esittää arviointien tulokset 37 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle komitealle.

16 artikla

Verkon suorituskykysuunnitelma

1. Verkon hallinnoijan on laadittava kullekin viiteajanjaksolle verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos 27 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun yhteistyöhön perustuvan päätöksentekomenettelyn mukaisesti.

Verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos on laadittava unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Siihen on sisällyttävä keskeiset suorituskykytavoitteet 10 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla.

2. Verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos on toimitettava komissiolle arviointia ja hyväksyntää varten.

2 a. Komissio laatii verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksesta arvion, jossa olennaisia kriteereitä ovat seuraavat:

a) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen tarkastelu suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja ajalta, joka kattaa sekä edellisen viiteajanjakson että suorituskykysuunnitelman viiteajanjakson, sekä suorituskyvyn parantumisen vaikutus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamiseen;

b) verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksen täydellisyys ja johdonmukaisuus tietojen ja lisäaineiston osalta, mukaan luettuina huomioon otetut keskeiset oletukset ja liikenne-ennusteet.

2 b. Jos komissio toteaa, että verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos on täydellinen ja osoittaa suorituskyvyn parantuneen riittävästi, se hyväksyy verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksen lopullisena suunnitelmana. Muussa tapauksessa komissio pyytää verkon hallinnoijaa toimittamaan tarkistetun verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksen.

17 artikla

Suorituskykytavoitteiden ja -suunnitelmien tarkistaminen viiteajanjakson aikana

1. Jos unionin laajuiset suorituskykytavoitteet eivät viiteajanjakson aikana enää ole riittävät merkittävästi muuttuneiden olosuhteiden tai turvallisuusnäkökohtien vuoksi ja jos yhden tai useamman tavoitteen tarkistaminen on tarpeen ja oikeasuhteista, komissio tarkistaa unionin laajuisia suorituskykytavoitteita. Tällaiseen päätökseen sovelletaan 11 artiklaa.

Jos tällaisen tarkistuksen jälkeen 13 a artiklan 6 kohdan nojalla hyväksyttyihin suorituskykysuunnitelmiin sisältyvät suorituskykytavoitteet eivät ole enää johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, jäsenvaltioiden on tarkistettava näitä suunnitelmia kyseisten suorituskykytavoitteiden osalta. Näiden suunnitelmien tarkistamiseen sovelletaan 13 ja 13 a artiklaa. Edellä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kuuleminen voidaan tätä alakohtaa sovellettaessa rajata koskemaan niitä suorituskykysuunnitelmaluonnosten suorituskykytavoitteita ja osia, joihin tarkistus suoraan tai välillisesti vaikuttaa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettun tarkistuksen jälkeen verkon hallinnoijan on laadittava uusi verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos. Uuden suunnitelman hyväksymiseen sovelletaan 16 artiklaa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita koskevaan päätökseen on sisällyttävä siirtymäsäännöksiä, joita sovelletaan siihen asti, kun lopullisten tarkistettujen suorituskykysuunnitelmien soveltaminen alkaa. Tarkistettuja unionin laajuisia tavoitteita ja siirtymäsäännöksiä ei sovelleta takautuvasti.

2 a. Verkkokriisissä, jossa luotettavia liikenne-ennusteita ei voida antaa, 2 kohdassa mainittuihin siirtymäsäännöksiin voi kuulua suorituskykyjärjestelmän toiminnan keskeyttäminen siihen saakka, kunnes luotettavia ennusteita on jälleen saatavilla. Tällaisessa tapauksessa komissio määrittää 1 kohdassa tarkoitettussa päätöksessä asiaan liittyvät edellytykset, mukaan lukien sovellettavien maksujen tarvittavat mukauttamiset.

3. Jäsenvaltiot voivat tarkistaa yhtä tai useampaa suorituskykytavoitetta viiteajanjakson aikana, jos varoituskynnykset saavutetaan tai jos osoitetaan, että suorituskykytavoitteiden perustana olevat alkuperäiset tiedot, oletukset ja perustelut eivät ole enää merkittävässä ja pysyvässä määrin tarkkoja sellaisten olosuhteiden vuoksi, joita ei voitu suorituskykysuunnitelman hyväksymisajankohtana ennakoida.

Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltioiden on tarkistettava suorituskykysuunnitelmat kyseisten tavoitteiden osalta 13 ja 13 a artiklassa säädettyjen menettelyjen mukaisesti. Edellä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kuuleminen voidaan tätä kohtaa sovellettaessa rajata koskemaan niitä suorituskykysuunnitelmaluonnosten suorituskykytavoitteita ja osia, joihin tarkistus suoraan tai välillisesti vaikuttaa.

18 artikla

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpano

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanoa varten komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat 10 artiklan 3 kohtaa sekä 11, 13, 13 a, 13 b, 16 ja 17 artiklaa ja erityisesti suorituskykysuunnitelmien laatimista, arviointia, hyväksymistä ja tarkistamista, suorituskykytavoitteiden asettamista, suorituskyvyn seuranta, vertailumenetelmää, kannustinjärjestelmiä ja korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä kaikkia menettelyjä koskevia aikatauluja.

19 artikla

Maksujärjestelmänperiaatteet

1. Lennonvarmistuspalvelujen maksut on määritettävä, pantava täytäntöön ja perittävä ilmatilan käyttäjiltä Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan, tämän artiklan ja 20–22 artiklan sekä 23 artiklan perusteella hyväksytyjen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta rahoittaa tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen julkisista varoista. Tämän artiklan ja 20–22 artiklan mukaan perustetun maksujärjestelmän on oltava johdonmukainen Eurocontrolin käyttöön ottamien lentoreittimaksujen perimistä koskevien järjestelmien, erityisesti lentoreittimaksujen kustannusperustan muodostamista sekä lentoreittimaksujen yksikköhinnan laskemista koskevien Eurocontrolin periaatteiden, kanssa.
2. Maksujen on perustuttava kustannuksiin, joita lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille aiheutuu palvelujen ja toimintojen tarjoamisesta ilmatilan käyttäjille vahvistettuina viiteajanjaksoina, jotka määrittellään 10 artiklan 2 kohdassa. Näihin kustannuksiin voi sisältyä kohtuullinen kokonaispääoman tuotto.
3. Maksujen on edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden saavuttaminen samalla kun vähennetään ilmailun ympäristövaikutuksia.

5. Tuloja, jotka lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja saa ilmatilan käyttäjiltä tämän artiklan mukaisesti perittävistä maksuista, ei saa käyttää sellaisten palvelujen rahoittamiseen, joita lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja tarjoaa 8 artiklan mukaisesti markkinaehdoin, eikä kyseisen tarjoajan harjoittaman muun kaupallisen toiminnan rahoittamiseen.

6. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien määritettyjä ja toteutuneita kustannuksia koskevat taloudelliset tiedot on ilmoitettava kansallisille valvontaviranomaisille.

20 artikla

Maksujen kustannusperustat

1. Lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen kustannusperustan on koostuttava 13 a artiklan 6 kohdan mukaisesti hyväksytyissä suorituskysymysuunnitelmissa vahvistetuista määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät näiden palvelujen tarjoamiseen lentoreittimaksuvyöhykkeellä ja lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin määritettyihin kustannuksiin on sisällyttävä asiaankuuluvien järjestelyjen ja palvelujen kustannukset, pääomakustannukset ja omaisuuden poistoja koskevat määrät sekä ylläpito-, toiminta- ja hallintokustannukset ja muut henkilöstökulut.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin määritettyihin kustannuksiin on sisällyttävä myös seuraavat kustannukset:

b) kansallisille valvontaviranomaisille, kansallisille toimivaltaisille viranomaisille ja muille kansallisille viranomaisille aiheutuvat kustannukset, jotka liittyvät lennonvarmistuspalvelujen valvontaan, jos jäsenvaltio näin päättää;

c) kustannukset, joita lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille aiheutuu lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta, jos jäsenvaltio näin päättää;

d) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamalle aiheutuvat kustannukset, jotka liittyvät verkkotoimintoihin ja erityisesti verkon hallinnoijan kanssa tehtävään yhteistyöhön ja muihin 2 artiklan 9 kohdassa kuvattuihin toimintoihin;

e) lennonvarmistusalan yhteistyöstä 13 päivänä joulukuuta 1960 tehdystä kansainvälisestä yleissopimuksesta (EUROCONTROL), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna, aiheutuvat kustannukset, jos jäsenvaltio näin päättää.

4. Määritettyihin kustannuksiin eivät sisälly kustannukset jäsenvaltioiden 42 artiklan mukaisesti määrittämistä seuraamuksista.

5. Kustannukset, jotka liittyvät sekä reitinaikaisiin lennonvarmistuspalveluihin että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluihin, on jaettava kansallisen valvontaviranomaisen 13 artiklan 1 a kohdan mukaisesti vahvistamia kriteerejä noudattaen. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välinen ristikkäistuki ei ole sallittua. Ristikkäistuki on sallittua eri lennonvarmistuspalvelujen välillä jommassakummassa näistä palvelutyypeistä vain, jos se on objektiivisista syistä perusteltua ja edellyttäen että ne ovat 25 artiklan 3 kohdan mukaisesti läpinäkyvästi eriteltyjä.

6. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava yksityiskohtaiset tiedot kustannusperustastaan kansalliselle valvontaviranomaiselle ja komissiolle. Tätä varten kustannukset jaotellaan siten, että erotetaan toisistaan henkilöstökustannukset, muut toimintakustannukset kuin henkilöstökustannukset, poistokustannukset, pääomakustannukset, 20 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut kustannukset sekä poikkeukselliset kustannukset.

21 artikla

Maksuvyöhyke ja yksikköhinnat

1. Yksikköhinnat on vahvistettava kalenterivuositain ja kullekin maksuvyöhykkeelle suorituskysymysuunnitelmissa määritettyjen kustannusten ja liikenne-ennusteiden sekä edellisistä vuosista ja muista tuloista johtuvien sovellettavien mukautusten perusteella.

1 a. Jäsenvaltioiden on määritettävä ennen viiteajanjakson alkua lennonvarmistuspalvelujen maksuvyöhykkeet ja yksilöitävä kunkin maksuvyöhykkeen piiriin kuuluvat ilmaliikennepalvelun tarjoajat, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 20 artiklan 5 kohdan ensimmäisen alakohdan soveltamista. Komissio määrittää 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyllä täytäntöönpanosäädöksellä edellytykset, joiden mukaisesti jäsenvaltiot voivat muuttaa tai perustaa uusia lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeitä viiteajanjakson aikana.

2. Jäsenvaltiot vahvistavat yksikköhinnat ja komissio varmistaa, että ne ovat 19 artiklan, 20 artiklan ja tämän artiklan mukaisia. Jos komissio toteaa, ettei yksikköhinta täytä näitä vaatimuksia, asianomaisen jäsenvaltion on tarkasteltava yksikköhintaa uudelleen ja muutettava sitä tarvittaessa.

22 artikla

Maksujen vahvistaminen

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta on perittävä maksut ilmatilan käyttäjiltä syrjimättömin ehdoin, joissa otetaan huomioon eri ilma-alustyyppien suhteellinen tuottokapasiteetti. Jos eri ilmatilan käyttäjiltä veloitetaan maksuja samasta palvelusta, ei saa tehdä eroa ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai käyttäjäryhmän perusteella.
2. Tietystä lennosta tietyllä lentoreittimaksuvyöhykkeellä perittävät reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoreittimaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhinnan ja kyseisen lennon lentoreittimaksuvyöhykkeen palveluysikköjen perusteella.
3. Tietystä lennosta tietyllä lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä perittävät lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhinnan ja kyseisen lennon lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen palveluysikköjen perusteella. Lentoaseman lennonvarmistuspalvelumaksua laskettaessa lennon lähestyminen ja lähtö lasketaan yhdeksi lennoksi.
4. Tietyt ilmatilan käyttäjät tai lennot, erityisesti kevyiden ilma-alusten ja valtion ilma-alusten käyttäjät tai lennot, on mahdollista vapauttaa lennonvarmistusmaksuista edellyttäen, että tällaisesta vapautuksesta koituvat kustannukset katetaan muista lähteistä eikä niitä siirretä muiden ilmatilan käyttäjien maksettaviksi.
5. Maksuja voidaan mukauttaa siten, että ne kannustavat ilmaliikennepalvelujen tarjoajia ja ilmatilan käyttäjiä tukemaan ympäristönsuojelun tason parantamista tai palvelujen laadun parantamista, kuten käytettävissä olevan polttoainetaloudellisemmän reitityksen ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä, kapasiteetin lisäämistä, viivästysten vähentämistä ja kestävää kehitystä siten, että samalla voidaan pitää yllä optimaalista turvallisuustasoa erityisesti eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman täytäntöön panemiseksi. Mukauttamisen on koostuttava taloudellisista eduista tai heikennyksistä, eikä se saa vaikuttaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tuloihin.

5 a. Komissio tekee toteutettavuustutkimuksen jäsenvaltioita, ilmaliikennepalvelujen tarjoajia ja ilmatilan käyttäjiä kuullen maksujen mukauttamisen vaikutuksista ilmaliikenteeseen ja sidosryhmiin, mukaan lukien lentoratoihin, kapasiteettiin, lentokaluston koostumukseen ja ilmatilan käyttäjien kustannuksiin sekä menetelmiin, joilla varmistetaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tulotason neutraalius. Tutkimuksessa arvioidaan myös sitä, kuinka maksujen mukauttamisella edistetään 1 artiklan 1 kohdassa ja Euroopan komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta antamassa tiedonannossa tarkoitettujen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden saavuttamista, ottaen huomioon kilpailukykynekökohdat, nykyiset kannustinjärjestelmät ja muut tiedossa olevat vaihtoehdot. Tutkimuksen perusteella komissio voi hyväksyä suuntaviivat, joiden avulla jäsenvaltiot voivat toteuttaa maksujen mukauttamisen vapaaehtoisuuden pohjalta.

23 artikla

Maksujärjestelmän täytäntöönpano

Maksujärjestelmän täytäntöön panemiseksi komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä 19, 20, 21 ja 22 artiklan osalta yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat erityisesti kustannusperusteita ja määritettyjä kustannuksia, yksikköhintojen vahvistamista ja riskinjakomekanismeja sekä maksujen mukauttamista.

24 artikla

Suorituskyky- ja maksujärjestelmien noudattamisen tarkastelu

1. Komissio tarkastelee säännöllisesti, noudattavatko jäsenvaltiot, ja erityisesti kansalliset valvontaviranomaiset, 10–17 ja 19–22 artiklaa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä. Komissio toimii suorituskyvyn tarkastuselinä, jos sellainen on nimetty 9 b artiklan mukaisesti, ja kansallisia valvontaviranomaisia kuullen.
2. Jos komissio saa viitteitä siitä, ettei 1 kohdassa tarkoitettuja säännöksiä ole noudatettu, se voi käynnistää tutkinnan. Se saattaa tutkinnan päätökseen neljän kuukauden kuluessa kuultuaan jäsenvaltiota ja asianomaista kansallista valvontaviranomaista.

3. Komissio jakaa tutkinnan tulokset asianomaisen jäsenvaltion ja tarvittaessa asianomaisen ilmailiikennepalvelujen tarjoajan kanssa ja se voi antaa lausunnon siitä, onko kyseinen jäsenvaltio noudattanut 10–17 ja 19–22 artiklaa ja 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 41 artiklan 1 kohdan soveltamista. Se antaa lausuntonsa tiedoksi sille jäsenvaltiolle, jota asia koskee.

25 artikla

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuus

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on omistusjärjestelyistään tai oikeudellisista rakenteistaan riippumatta laadittava ja julkaistava vuosittain tilinpäätöksensä. Tilinpäätösten on oltava unionin käyttöön ottamien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IAS) mukaisia. Jos täydellinen vastaavuus kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa ei lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan oikeudellisen aseman vuoksi ole mahdollista, palvelujen tarjoajan on saavutettava mahdollisimman suuri vastaavuus. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on julkaistava vuosikertomus ja niiden tässä kohdassa tarkoitettu tilinpäätös on tarkastettava säännöllisesti.

2. Kansallisilla valvontaviranomaisilla on oikeus tutustua niiden valvonnassa olevien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpitoon. Jäsenvaltiot voivat päättää myöntää muiden jäsenvaltioiden kansallisille valvontaviranomaisille oikeuden tutustua tähän kirjanpitoon.

3. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on sisäisessä kirjanpidossaan pidettävä erikseen kirjaa kustakin lennonvarmistuspalvelusta samalla tavalla kuin jos näitä palveluja suorittaisivat erilliset yritykset, jotta voidaan välttää syrjintä, ristikkäistuki ja kilpailun vääristyminen.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on myös pidettävä erillistä kirjanpitoa kaikista toiminnoista, jos

a) se tarjoaa 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti hankittuja lennonvarmistuspalveluja ja lennonvarmistuspalveluja, jotka eivät kuulu mainitun säännöksen soveltamisalaan;

b) se tarjoaa lennonvarmistuspalveluja ja harjoittaa mitä tahansa muuta toimintaa, yhteinen tietopalvelu mukaan luettuna;

c) se tarjoaa lennonvarmistuspalveluja unionissa ja kolmansissa maissa.

Lennonvarmistuspalvelujen määritetyt ja todelliset kustannukset on eriteltävä kustannusluokkiin 20 artiklan 6 kohdan mukaisesti, ja ne on asetettava julkisesti saataville, jollei luottamuksellisten tietojen suojasta muuta johdu.

4. Kansallisen valvontaviranomaisen tai asianomaisesta lennonvarmistuspalvelujen tarjoajasta riippumattoman tahon on tarkastettava tai todennettava 19 artiklan 6 kohdan mukaisesti ilmoitetut kustannuksia koskevat taloudelliset tiedot ja muut yksikköhintojen laskemisen kannalta merkitykselliset tiedot, ja niille on saatava kansallisen valvontaviranomaisen hyväksyntä. Tilintarkastuksen päätelmät on asetettava julkisesti saataville, sanotun kuitenkaan rajoittamatta arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuutta.

IV LUKU

VERKON HALLINTA

26 artikla

Verkkotoiminnot

1. Ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnoilla on edistettävä ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävää ja tehokasta käyttöä. Niillä on myös varmistettava, että ilmatilan käyttäjät voivat valita ympäristön kannalta optimaalisen lentoradan ja profiilin siten, että ilmatila ja lennonvarmistuspalvelut ovat oikeudenmukaisesti ja kohtuudella käytettävissä ja että ruuhkautumista vältetään. Jäljempänä 2 kohdassa luetelluilla verkkotoiminnoilla on edistettävä lennonvarmistuspalvelujen saumatonta saatavuutta ilmatilan käyttäjille ja suorituskykytavoitteiden saavuttamista sekä tuettava alue- ja paikallistason hankkeita, ja niiden on perustuttava operatiivisiin vaatimuksiin. Ne eivät rajoita jäsenvaltioiden itsemääräämisoikeutta niiden ilmatilassa eivätkä niiden yleiseen järjestykseen, turvallisuuteen ja puolustukseen liittyviä velvollisuuksia.

1 a. Jäsenvaltioilla on edelleen täysimääräinen ja yksinomainen toimivalta suunnitella oman ilmatilansa rakenne ja oma reittiverkkonsa sekä hallinnoida niitä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta erityisesti asetuksen (EU) 2018/1139 44 ja 46 artiklan sekä näiden perusteella annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten soveltamiseen. Jäsenvaltioiden on tässä yhteydessä otettava huomioon ympäristönäkökohdat, ilmaliikenteen tarpeet, kausiluonteisuus ja vaativuustaso sekä suorituskykysuunnitelmat. Näistä näkökohdista on ennen päätöksentekoa kuultava asianomaisia ilmatilan käyttäjiä tai tapauksen mukaan ryhmiä, jotka edustavat ilmatilan käyttäjiä ja sotilasviranomaisia.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin verkkotoimintoihin sisältyvät seuraavat:

- a) sellaisen ilmatilan rakenteen suunnittelu, joka tarjoaa vaaditun turvallisuustason, kapasiteetin, joustavuuden, reagoivuuden, ympäristötehokkuuden ja sujuvien lennonvarmistuspalvelujen saumattoman tarjonnan ottaen asianmukaisesti huomioon turva- ja puolustustarpeet;
- b) ilmaliikennevirtojen säätely;

- c) yleisen ilmaliikenteen käyttämien taajuuskaistojen niukkojen resurssien, erityisesti radiotaajuuksien, koordinointi sekä toisiotutkakoodien koordinointi;
- d) verkon lennonjohtokapasiteetin tarjoaminen verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettujen sitoumusten mukaisesti;
- e) verkkokriisien hallinta;
- f) ilmaliikennevirtojen säätelystä johtuvat viivästykset;
- g) Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönoton suunnittelu- ja täytäntöönpanotoimet Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden ja kaikkien asianomaisten operatiivisten sidosryhmien on toteutettava verkkotoiminnot verkon hallinnoijan tuella, ja verkon hallinnoijan on toteutettava 27 artiklan 4 kohdassa määritetyt tehtävät.

4. Edellä 2 kohdassa lueteltujen toimintojen täytäntöönpanemiseksi toteutettujen toimien on oltava luonteeltaan puhtaasti toiminnallisia tai teknisiä, eikä niihin saa liittyä poliittisen harkintavallan käyttöä. Niissä on otettava huomioon jäsenvaltioiden erityispiirteet ja paikallisella tasolla tehdyt ehdotukset. Ne on suoritettava yhteisymmärryksessä siviili- ja sotilasviranomaisien kanssa sekä erityisesti ilmatilan joustavaa käyttöä koskevien sovittujen menettelyjen mukaisesti.

27 artikla

Verkon hallinnoija

1. Edellä 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi komissio varmistaa viraston tuella asetuksen (EU) 2018/1139 mukaisesti, että verkon hallinnoija myötävaikuttaa 26 artiklan 2 kohdassa säädettyjen verkkotoimintojen toteuttamiseen tämän artiklan mukaisesti. Komissio valvoo, että verkon hallinnoija suorittaa tehtävänsä asianmukaisesti.

2. Komissio voi nimittää Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen suorittamaan verkon hallinnoijan tehtävät. Tätä varten komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Tällaiseen nimityspäätökseen on sisällyttävä nimityksen ehdot ja edellytykset, myös verkon hallinnoijan rahoituksen osalta, ja siinä on yksilöitävä verkon hallinnoijan erityistehtävät tämän artiklan, 16 ja 26 artiklan sekä 18 artiklan ja 27 artiklan 8 kohdan nojalla annettujen asiaankuuluvien täytäntöönpanosäädösten mukaisesti ja niiden sallimissa rajoissa. Verkon hallinnoijan tehtäväluettelon yhteydessä on määriteltävä selkeästi vaaditut palvelut ja suorituskky, joiden perusteella verkon hallinnoijan suoriutumista arvioidaan, ja tehtäväluetteloon on liitettävä tarvittaessa asiaankuuluvat sopimukset, jotka komissio ja verkon hallinnoija tekevät, kuten palvelutasosopimukset.

3. Verkon hallinnoijan on suoritettava tehtävänsä riippumattomasti, puolueettomasti ja kustannustehokkaasti; niihin on sovellettava asianmukaista hallintotapaa ja ne on voitava suorittaa asianmukaisella tavalla itsenäisesti. Jos verkon hallinnoijaksi nimetyllä toimivaltaisella elimellä on myös sääntelytehtäviä, on varmistettava, että nämä tehtävät eriytetään organisatorisesti. Verkon hallinnoijan on tehtäviään suorittaessaan otettava huomioon koko ilmaliikenteen hallintaverkon tarpeet ja turvattava puolustusvoimavarat.

4. Verkon hallinnoijan on tuettava 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja verkkotoimintoja suorittamalla seuraavat tehtävät:

a) sellaisen ilmatilan rakenteen kehittämisen tukeminen, joka tarjoaa vaaditun turvallisuustason, kapasiteetin, joustavuuden, reagoivuuden, ympäristötehokkuuden ja sujuvien lennonvarmistuspalvelujen saumattoman tarjonnan ottaen asianmukaisesti huomioon turva- ja puolustustarpeet;

b) ilmaliikennevirtojen säätelyn koordinointi;

c) yleisen ilmaliikenteen käyttämien taajuuskaistojen niukkojen resurssien, erityisesti radiotaajuuksien, koordinointi sekä toisiotutkakoodien koordinointi;

d) ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegoinnin helpottaminen asianomaisen jäsenvaltion hyväksynnällä ja ottaen huomioon yleisen ja operatiivisen ilmaliikenteen koordinointia koskevat tarvittavat sopimukset sekä tarpeen säilyttää riittävä koordinoinnin taso merkityksellisissä ilmatilan rakenteissa;

- da) verkon strategiasuunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman laatiminen;
- e) verkon lennonjohtokapasiteetin käytön koordinointi- ja tukitoimet verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettujen operatiivisten sidosryhmien tekemien sitoumusten mukaisesti;
- f) verkkokriisien hallinnan koordinointi ja tukeminen;
- g) ilmaliikennevirtojen säätelystä johtuvien viivästysten syiden määrittämisen tukeminen, myös sellaisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasemien ja kansallisten viranomaisten kanssa toteutettavan operaatioiden jälkeisen mukautusprosessin osalta, jossa käsitellään ilmaliikennevirtojen säätelyn viivästysten mittaamista, luokittelua ja syiden määrittäystä koskevia kysymyksiä;
- h) eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönoton suunnittelu- ja täytäntöönpanotoimien koordinointi ja tukeminen eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti operatiivisten sidosryhmien aktiivisen hallintaan ja hallinnointiin osallistumisen kautta sekä ottaen tarvittaessa huomioon sotilaalliset ja operatiiviset tarpeet ja niihin liittyvät toimintamenetelmät;
- i) eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin toiminnan seuranta.

4 a. Verkon hallinnoijan on ehdotettava sellaisia toimintaan liittyviä seikkoja koskevia tukitoimenpiteitä, joilla pyritään verkon turvalliseen ja tehokkaaseen suunnitteluun ja toimintaan tavanomaisissa ja verkko kriisiolosuhteissa, sekä toimenpiteitä, joilla pyritään jatkuvasti parantamaan verkon toimintaa yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja verkon yleistä suorituskyyä erityisesti suorituskyyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanon osalta. Verkon hallinnoijan toteuttamissa toimissa on integroitava lentoasemat kaikilta osin verkkoon.

5. Verkon hallinnoijan on ehdotettava toimenpiteitä, jos 10 artiklassa tarkoitettuja suorituskyytavoitteita ei ole otettu asianmukaisesti huomioon yksittäisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien suorituskapasiteetissa, josta on sovittu verkon hallinnoijan ja näiden ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välillä verkon operaatiosuunnitelmassa.

6. Verkon hallinnoijan on yhteistyössä asiaankuuluvien osapuolten kanssa annettava komissiolle neuvontaa ilmaliikenteen hallinnan verkkoinfrastruktuurin Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesta käyttöönotosta erityisesti verkkoon tarvittavien investointien määrittämiseksi.

7. Verkon hallinnoijan on sovellettava kaikkiin tehtäviensä suorittamiseksi toteutettaviin toimiin yhteistyöhön perustuvaa päätöksenteon prosessia. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessin osapuolten on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä parantamaan verkon toimivuutta ja suorituskykyä, erityisesti siltä osin kuin on kyse unionin laajuisten tavoitteiden saavuttamisesta ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella ja ottaen huomioon keskeiset turvallisuusedut sekä alueelliset ja paikalliset olosuhteet.

7 a. Edellä 7 kohdassa tarkoitetun yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin on perustuttava seuraaviin seikkoihin:

- a) Operatiivisia sidosryhmiä, lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreita, jäsenvaltioita sekä tarvittaessa virastoa ja komissiota kuullaan asianmukaisesti ja säännöllisesti.
- b) Verkon hallinnoija laatii yksityiskohtaiset työjärjestelyt yhdessä erityisesti operatiivisten sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa sekä toimintaprosessit, jotka koskevat verkkotoimintojen toteuttamiseen liittyvää suunnittelua ja operatiivisia näkökohtia.

Edellä a alakohdassa tarkoitetuissa kuulemisissa ja b kohdassa tarkoitetuissa yksityiskohtaisissa työjärjestelyissä on otettava huomioon kunkin verkkotoiminnon erityispiirteet ja vaatimukset.

Yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa on pyrittävä yksimielisyyteen. Jos toimenpide koskee jäsenvaltion täysivaltaisuutta sen ilmatilassa, kyseisen jäsenvaltion suostumus on pakollinen.

Jos yksi tai useampi operatiivinen sidosryhmä riitauttaa verkon hallinnoijan tehtävien suorittamiseen liittyvän toimenpiteen, asia siirretään verkon hallintoneuvoston ratkaistavaksi.

7 b. Tämän artiklan 8 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä perustetaan verkon hallintoneuvosto, minkä tavoitteena on varmistaa, että verkkotoimintojen toteuttamista hallinnoidaan asianmukaisesti.

Verkon hallintoneuvosto vastaa verkon hallinnoijan toteuttamien tai ehdottamien toimenpiteiden hyväksymisestä tai vahvistamisesta 8 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen ehtojen mukaisesti, 7 a kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja kuulemisia ja yksityiskohtaisia työjärjestelyjä koskevien eritelmien hyväksynnästä, verkon operaatiosuunnitelman hyväksynnästä ja verkon strategiasuunnitelman vahvistamisesta ennen kuin komissio hyväksyy sen yhdessä jäsenvaltioiden kanssa, verkkotoimintojen toteuttamisen seurannasta sekä erityisiä kysymyksiä koskevien lausuntojen tai suositusten antamisesta.

Verkon hallintoneuvoston on koostuttava operatiivisten sidosryhmien, lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien, komission, verkon hallinnoijan sekä Eurocontrolin edustajista.

7 c. Jäsenvaltioiden on oltava täysimääräisesti mukana strategisesti merkittävässä päätöksissä.

8. Komissio vahvistaa 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt 26 artiklan ja tämän artiklan täytäntöönpanosta, erityisesti verkkotoimintojen toteuttamisen osalta, mukaan lukien seuraavilla osa-alueilla: kriisinhallinta; verkon hallinnoijan nimittäminen, tällaisen nimittämisen ehdot ja edellytykset ja verkkotoimintoihin liittyvät verkon hallinnoijan yksityiskohtaiset tehtävät; verkon hallintoneuvoston kokoonpano, toiminta, päätöksenteko ja yksityiskohtaiset tehtävät, myös kriisinhallinnan osalta; yhteistyöhön perustuva päätöksentekoprosessi; kriteerit ja tekijät, jotka verkon hallinnoijan ja verkon hallintoneuvoston on otettava huomioon, kun ne suorittavat niille osoitettuja tehtäviä; sekä verkon hallintomekanismit.

28 artikla

Verkon hallinnoijan kirjanpidon avoimuus

1. Verkon hallinnoijan tilinpäätös on laadittava ja julkaistava vuosittain. Tilinpäätösten on oltava unionin hyväksymien kansainvälisten tilinpäätösstandardien mukaisia. Jos täydellinen vastaavuus kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa ei verkon hallinnoijan oikeudellisen aseman vuoksi ole mahdollista, verkon hallinnoijan on saavutettava mahdollisimman suuri vastaavuus.
2. Verkon hallinnoijan on julkaistava vuosikertomus toiminnastaan, ja verkon hallinnoijasta on tehtävä säännöllisesti riippumaton tarkastus.

30 artikla

Suhteet sotilasviranomaisiin

Jäsenvaltioiden on yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä varmistettava, että toimivaltaisten siviili- ja sotilasviranomaisten välillä laaditaan tai uusitaan kirjalliset sopimukset tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt määriteltyjen ilmatilan lohkojen hallinnasta.

V LUKU

ILMATILA, YHTEENTOIMIVUUS JA TEKNOLOGINEN INNOVOINTI

32 artikla

Elektroniset ilmailutiedot

Verkon hallinnoija varmistaa yhteistyössä Eurocontrolin kanssa, rajoittamatta jäsenvaltioiden ilmailutietojen julkaisemista ja tällaisen julkaisemisen kanssa yhdenmukaisella tavalla, että saatavilla on yhtenäisesti esitettyjä korkealaatuisia elektronisia ilmailutietoja, joiden laatu ja ajanmukaisuus vastaavat kaikkien niitä tarvitsevien käyttäjien tarpeita. Näin saataville asetettavia ilmailutietoja ovat ainoastaan tiedot, jotka täyttävät asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä VIII olevassa 2.1 kohdassa vahvistetut keskeiset vaatimukset.

32 a artikla

Lentosäännöt ja ilmatilan luokitus

Komissio antaa 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen

- a) lentosääntöjä koskevat asianmukaiset säännökset ICAO:n standardien ja suositeltujen menettelytapojen perusteella;
- b) asianmukaiset säännökset, joilla varmistetaan ICAO:n ilmatilaluokituksen yhdenmukainen täytäntöönpano tarvittavin muutoksin, jotta voidaan varmistaa turvallisten ja tehokkaiden ilmailiikennepalvelujen tarjonnan saumattomuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.

Ilmatilan joustava käyttö

1. Jäsenvaltioiden on kunkin jäsenvaltion sotilastoiminnan ominaisuudet ja luonne sekä niiden vastuulle kuuluvien sotilaallisten näkökohtien järjestäminen huomioon ottaen huolehdittava ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn helpottamiseksi osana yhteistä liikennepolitiikkaa.
2. Jäsenvaltioiden on esitettävä komissiolle vuosittain kertomus ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamisesta osana yhteistä liikennepolitiikkaa niiden vastuulla olevan ilmatilan osalta.
3. Jos ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan periaatteen soveltamista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa koskevat yhdenmukaiset edellytykset ovat erityisesti jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten johdosta tarpeen, komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksiä yhteisen liikennepolitiikan rajoissa ja rajoittamatta jäsenvaltioilla olevia niiden ilmatilaan liittyviä velvollisuuksia.
4. Tapauksissa, joissa tämän artiklan soveltaminen aiheuttaa merkittäviä toiminnallisia vaikeuksia, jäsenvaltiot voivat tilapäisesti keskeyttää sen soveltamisen sillä edellytyksellä, että ne ilmoittavat siitä viipymättä komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Tilapäisen keskeytyksen käyttöönoton seurauksena voidaan 3 kohdan nojalla annettuja sääntöjä mukauttaa kyseessä olevan yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan osalta.

SESARin koordinointi

Yksiköiden, jotka vastaavat unionin lainsäädännössä vahvistetuista tehtävistä SESARin määrittelyvaiheen, SESARin kehittämisvaiheen ja SESARin käyttöönottovaiheen koordinoinnissa, on varmistettava tehokas koordinointi näiden kolmen vaiheen välillä, jotta siirtyminen niiden välillä olisi saumatonta ja oikea-aikaista, keskittyen erityisesti teollistamisvaiheeseen.

Kaikki asiaankuuluvat siviili- ja sotilasalan sidosryhmät on otettava mahdollisimman laajasti mukaan.

Komissio ottaa käyttöön mekanismeja SESARin koordinoinnin tehokkuuden seuraamiseksi.

35 artikla

Yhteiset hankkeet

1. Komissio voi perustaa sidosryhmien välistä synkronointia koskevien tarpeiden perusteella yhteisiä hankkeita, joilla toteutetaan Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa määritellyjä olennaisia toiminnallisia muutoksia, ja jotka ovat saavuttaneet riittävän kypsyyden yhteentoimivien valmiuksien mahdollistamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa, jotta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskykyä voidaan parantaa.
2. Komissio voi myös perustaa hallintomekanismeja yhteisiä hankkeita ja niiden täytäntöönpanoa varten. Kaikki asiaankuuluvat siviili- ja sotilasalan sidosryhmät on otettava mahdollisimman laajasti mukaan näihin mekanismeihin, ja mikäli se on mahdollista ja tarpeen, niiden on oltava johtavissa asemissa.
3. Yhteisiin hankkeisiin voi saada unionin rahoitusta monivuotisen rahoituskehysten rajoissa. Tätä varten komissio toteuttaa 38 artiklan mukaisesti riippumattoman kustannus-hyötyanalyysin ja kuulee asianmukaisesti jäsenvaltioita ja asianomaisia sidosryhmiä sekä tarkastelee priorisointia ja selvittää kaikki aiheelliset keinot hankkeiden toteutuksen rahoittamiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa päättää taloudellisten resurssiensa käytöstä.
4. Komissio vahvistaa 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut yhteiset hankkeet ja hallintomekanismit täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

37 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa yhtenäisen ilmatilan komitea, jäljempänä 'komitea', joka muodostuu kahdesta kunkin jäsenvaltion edustajasta ja jonka puheenjohtajana on komissio. Komitean on varmistettava, että kaikkien käyttäjäryhmien edut otetaan tasapainoisesti huomioon. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

4. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

38 artikla

Sidosryhmien kuuleminen

1. Jäsenvaltioiden, kansallisten valvontaviranomaisten, suorituskyvyn tarkastuselimen, jos suorituskyvyn tarkastuselin on nimetty 9 b artiklan mukaisesti, ja verkon hallinnoijan on tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä tehtäviään hoitaessaan otettava käyttöön kuulemismenettelyt sidosryhmien asianmukaista kuulemista varten.

2. Komissio perustaa unionin tason menettelyn, jotta se voi kuulla asiaankuuluvia sidosryhmiä tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä asioista. Komission päätöksellä 98/500/EY perustettu alakohtainen neuvottelukomitea osallistuu kuulemismenettelyyn. Kun 3 kohdan e alakohdan soveltamiseksi edellytetään sotilaallisiin näkökohtiin liittyvää kuulemistä, komissio kuulee jäsenvaltioiden lisäksi Euroopan puolustusvirastoa ja kansallisia sotilasviranomaisia.

3. Edellä olevan 1 ja 2 kohdan soveltamiseksi on tarvittaessa kuultava vähintään seuraavia operatiivisia ja muita kuin operatiivisia sidosryhmiä:

- a) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tai näitä edustavat ryhmät;
- b) verkon hallinnoija;
- c) lentoasemien pitäjät tai näitä edustavat ryhmät;
- d) ilmatilan käyttäjät tai näitä edustavat ryhmät;
- f) laitteiden ja järjestelmien valmistajat;
- g) henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt;
- h) kansalliset viranomaiset, mukaan lukien toimivaltaiset kansalliset sotilasviranomaiset;
- i) lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit;
- j) valtiosta riippumattomat järjestöt, joilla on intressejä ilmailun tai ilmaliikenteen hallinnan aloilla.

38 a artikla

Suhteet sidosryhmiin

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on otettava käyttöön kuulemismenettelyt niiden ilmatilan käyttäjien, lentoasemien pitäjien ja sotilasviranomaisten, joita asia koskee, kuulemiseksi kaikista merkittävistä kysymyksistä, jotka liittyvät tarjottuihin palveluihin, mukaan lukien merkitykselliset muutokset ilmatilan rakenteisiin, tai suurista investoinneista, joilla on merkittävää vaikutusta ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen ja/tai maksuihin.

Suhteet kolmansiin maihin

Unionin ja sen jäsenvaltioiden tavoitteena on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ulottaminen Euroopan unioniin kuulumattomiin maihin ja sen tukeminen. Tätä varten ne pyrkivät ulottamaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan koskemaan erityisesti Eurocontrol-alueella tai ICAO:n EUR-alueella sijaitsevia Euroopan unioniin kuulumattomia naapurimaita, kyseisten maiden kanssa tehtävien sopimusten puitteissa. Lisäksi ne pyrkivät tekemään yhteistyötä näiden maiden kanssa joko rajatylittävää palvelujen tarjontaa kolmansien maiden kanssa, ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamiseen liittyvää yhteistyötä tai verkkotoimintoja koskevien sopimusten puitteissa taikka unionin ja Eurocontrolin välillä ilmaliikenteen hallinnan yleiseurooppalaisen ulottuvuuden lujittamiseksi tehdyn tehostetun yhteistyön yleistä kehystä koskevan sopimuksen puitteissa.

Tämä artikla ei vaikuta jäsenvaltioiden päätökseen siitä, olisiko yhtenäinen eurooppalainen ilmatila ulotettava niiden merentakaisiin maihin ja alueisiin tai muilla ICAO:n alueilla sijaitseviin autonomisiin alueisiin.

Muiden elinten tuki

Komissio voi tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi pyytää tukea muilta elimiltä, myös Eurocontrolilta unionin ja Eurocontrolin välisen, tehostetun yhteistyön yleistä kehystä koskevan sopimuksen puitteissa.

41 artikla

Luottamuksellisuus

1. Kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toimivat kansalliset valvontaviranomaiset, kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, komissio, suorituskyvyn tarkastuselin ja verkon hallinnoija eivät saa ilmaista luonteeltaan luottamuksellisia tietoja, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, niiden liikesuhteita tai niiden kustannus- ja tuloperustan osatekijöitä koskevia tietoja.
2. Edellä olevan 1 kohdan soveltaminen ei rajoita kansallisten valvontaviranomaisten ja komission oikeutta ilmaista tietoja, jos niiden ilmaiseminen on olennaisen tärkeää kyseisten viranomaisten tehtävien suorittamiselle. Tietojen ilmaisemisen on tällöin oltava oikeasuhteista ja siinä on otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien tai muiden asianomaisten sidosryhmien oikeutetut edut kaupallisesti arkaluonteisten tietojen suojaamisessa.
3. Edellä 13 artiklan 3 b kohdan, 13 a artiklan 6 kohdan, 13 b artiklan 2 kohdan, 25 artiklan 3 kohdan ja 25 artiklan 4 kohdan mukaisesti saataville asetetut tai 19 artiklan 6 kohdan mukaisesti ilmoitetut tiedot, erityisesti nimettyjen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien määritettyjen kustannusten ja toteutuneiden kustannusten osalta, on julkistettava sillä edellytyksellä, että luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön taloudelliset edut suojataan, mukaan lukien teollis- ja tekijänoikeudet, jollei ylivoimainen yleinen etu edellytä ilmaisemista.

42 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä säännöistä, jotka koskevat tämän asetuksen ja sen perusteella annettujen täytäntöönpanosäädösten säännösten rikkomisesta asetettavia seuraamuksia erityisesti ilmatilan käyttäjille, lentoasemien pitäjille ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

43 artikla

Arviointi

1. Komissio tekee arvioinnin tämän asetuksen oikeudellisista, sosiaalisista, taloudellisista ja ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista ja lisäarvosta, jota se luo niin kansallisella kuin Euroopan tasolla 5–8 vuoden kuluttua sen voimaantulosta. Jos se on tätä varten perusteltua, komissio voi pyytää jäsenvaltioilta, myös sotilasviranomaisilta, tämän asetuksen soveltamiseen liittyviä tietoja.
2. Komissio toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Arvioinnin tulokset asetetaan julkisesti saataville.

44 artikla

Suojalauseke

Tämä asetus ei estä jäsenvaltiota soveltamasta toimenpiteitä, jos ne ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen suojaamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ovat erityisesti ne, jotka ovat välttämättömiä:

- a) jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan valvomiseksi ICAO:n alueellisten lennonvarmistussopimusten mukaisesti, mukaan lukien kyky havaita, tunnistaa ja arvioida kaikki kyseistä ilmatilaa käyttävät ilma-alukset, lentojen turvallisuuden varmistamiseksi sekä turvallisuuteen ja puolustukseen tarvittavien toimenpiteiden toteuttamiseksi,
- b) yleisen järjestyksen ylläpitämiseen vaikuttavissa vakavissa sisäisissä levottomuuksissa,
- c) sodassa tai sodan uhan muodostavassa vakavassa kansainvälisessä jännitystilanteessa,
- d) sellaisten kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi, joihin jäsenvaltio on sitoutunut rauhan ja kansainvälisen turvallisuuden ylläpitämiseksi,
- e) sotilaallisten operaatioiden ja sotilaallisen koulutuksen toteuttamiseksi, mukaan lukien tarvittavat harjoitusmahdollisuudet.

45 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetukset (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004 ja (EY) N:o 551/2004.

Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

46 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Sen 3 artiklan 3 kohtaa ja 25 artiklan 3 kohtaa sovelletaan [...] päivästä [...]kuuta [...] *[Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä – 72 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta]*.

Sen 10 ja 24 artiklaa sovelletaan yhden vuoden kuluttua sen hyväksymisestä. Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklaa ja asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 artiklaa sekä niiden perusteella hyväksytyjä täytäntöönpanosäädöksiä sovelletaan kuitenkin edelleen kolmatta viitejaksoa koskevien suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon. Komission täytäntöönpanopäätöstä (EU) 2019/709, joka hyväksyttiin 6 päivänä toukokuuta 2019, sovelletaan neljännen viitejakson loppuun saakka.

Tämän asetuksen 27 artiklan 4 kohtaa ja 32 artiklaa sovelletaan verkon hallinnoijaan alkaen päivästä, jona 27 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyn nimityspäätöksen soveltaminen alkaa.

Tämän asetuksen 42 artiklaa sovelletaan *[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä]*. Jäsenvaltioiden tämän asetuksen nojalla toteuttamia toimia sovelletaan

–[Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä – 72 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta]

3 artiklan 3 kohdan ja 25 artiklan 3 kohdan rikkomisten osalta;

– yhden vuoden kuluttua tämän asetuksen hyväksymisestä 10–24 artiklan rikkomisten osalta.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE II

Kumotut asetukset ja niiden muutos

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004 (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1)	
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004 (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10)	
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004 (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20)	
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009 (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34)	Ainoastaan 1, 2 ja 3 artikla

LIITE III

VASTAAVUUSTAULUKKO

Asetus 549/2004	Asetus 550/2004	Asetus 551/2004	Tämä aset
1 artiklan 1–3 kohta			1 artiklan 1–3 kohta
1 artiklan 4 kohta			–
–			1 artiklan 4 kohta
2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta			2 artiklan 5 kohdan a ja b alakohta
2 artiklan 2 kohta			2 artiklan 1 kohta
2 artiklan 3 kohta			2 artiklan 2 kohta
–			2 artiklan 2 a kohta
2 artiklan 4 kohta			2 artiklan 4 kohta
–			2 artiklan 6 kohta
2 artiklan 5 kohta			2 artiklan 3 kohta
2 artiklan 6 kohta			2 artiklan 11 kohta
2 artiklan 7 kohta			2 artiklan 12 kohta
–			2 artiklan 13 kohta
2 artiklan 8 kohta			2 artiklan 14 kohta
2 artiklan 9 kohta			2 artiklan 8 kohta
2 artiklan 10 kohta			2 artiklan 9 kohta
2 artiklan 11 kohta			2 artiklan 10 kohta

2 artiklan 12 kohta			2 artiklan 17 kohta
—			2 artiklan 18–20 kohta
2 artiklan 13 kohta			2 artiklan 16 kohta
2 artiklan 13 a kohta			2 artiklan 33 kohta
2 artiklan 14 kohta			—
—			2 artiklan 21 kohta
—			2 artiklan 22 kohta
2 artiklan 16 kohta			2 artiklan 23 kohta
2 artiklan 17 kohta			2 artiklan 32 kohta
2 artiklan 18 kohta			—
2 artiklan 19 kohta			2 artiklan 24 kohta
—			2 artiklan 25 ja 26 kohta
2 artiklan 20 kohta			2 artiklan 31 kohta
2 artiklan 22 kohta			2 artiklan 34 kohta
2 artiklan 23 kohta			—
2 artiklan 23 a kohta			2 artiklan 35 kohta
—			2 artiklan 35 b ja 35 c kohta
2 artiklan 23 b kohta			2 artiklan 15 kohta
2 artiklan 24 ja 25 kohta			—
2 artiklan 26 kohta			2 artiklan 36 kohta

2 artiklan 27 kohta			—
2 artiklan 28 kohta			2 artiklan 37 kohta
2 artiklan 29 kohta			2 artiklan 38 kohta
—			2 artiklan 39 ja 40 kohta
2 artiklan 30 kohta			2 artiklan 41 kohta
—			2 artiklan 42 ja 43 kohta
—			2 artiklan 43 a–43 c kohta
2 artiklan 31 kohta			2 artiklan 44 kohta
—			2 artiklan 44 a kohta
—			2 artiklan 45 kohta
2 artiklan 32 kohta			—
2 artiklan 33 kohta			2 artiklan 46 kohta
2 artiklan 34 kohta			2 artiklan 47 kohta
—			2 artiklan 48–52 kohta
2 artiklan 35 ja 36 kohta			—
2 artiklan 38 kohta			2 artiklan 53 kohta
2 artiklan 39 kohta			2 artiklan 54 kohta
—			2 artiklan 56 kohta

2 artiklan 40 kohta			2 artiklan 57 kohta
2 artiklan 41 kohta			2 artiklan 27 kohta
—			2 artiklan 28–30 kohta
			2 a artikla
3 artikla			—
4 artiklan 1 kohta			3 artiklan 1 kohta
4 artiklan 2 kohta			3 artiklan 3 kohta
—			3 artiklan 4 kohta
4 artiklan 3 kohta			3 artiklan 2 kohta
4 artiklan 4 kohta			
—			
4 artiklan 5 kohta			3 artiklan 9 kohta
—			4–9 artikla
5 artiklan 1 kohta			37 artiklan 1 kohta
5 artiklan 2 kohta			
5 artiklan 3 kohta			37 artiklan 3 kohta
—			37 artiklan 4 kohta
5 artiklan 4 ja 5 kohta ja 6 artikla			—
7 artikla			39 artikla
8 artiklan 1 kohta			40 artikla

8 artiklan 2 kohta			—
—			41 artikla
9 artikla			42 artikla
10 artiklan 1 kohta			38 artiklan 1 kohta
10 artiklan 2 kohta			38 artiklan 2 kohta
10 artiklan 3 kohta			38 artiklan 3 kohta
—			38 a artikla
11 artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke ja 11 artiklan 3 kohdan d alakohdan ensimmäinen ja kolmas virke			10 artiklan 1 kohta
11 artiklan 1 kohdan a–c alakohta			10 artiklan 2 kohta
11 artiklan 2 kohta			—
11 artiklan 3 kohdan a alakohta			11 artikla
11 artiklan 3 kohdan b ja c alakohta			13 artiklan 1, 3, 3 a ja 3 b kohta
—			13 artiklan 1 a ja 1 b kohta
11 artiklan 3 kohdan b alakohta			13 artiklan 2 kohta
11 artiklan 3 kohdan c alakohdan ensimmäinen alakohta			13 artiklan 5 kohta

11 artiklan 3 kohdan c alakohdan ensimmäinen alakohta			13 a artiklan 1 kohta
—			13 a artiklan 2 kohta
11 artiklan 3 kohdan a alakohta			13 a artiklan 3 kohta
11 artiklan 3 kohdan c alakohdan 2–4 alakohta			13 a artiklan 4 ja 5 kohta
—			13 a artiklan 6 kohta
11 artiklan 3 kohdan d alakohdan toinen virke			13 b artiklan 2 kohta
—			13 b artiklan 1 ja 2 a kohta
11 artiklan 3 kohdan e alakohta			13 b artiklan 3 kohta
—			16 ja 17 artikla
11 artiklan 4 kohdan a alakohta			10 artiklan 3 kohdan a alakohta
—			10 artiklan 3 kohdan b–d alakohta
11 artiklan 4 kohdan b ja c alakohta			—
11 artiklan 4 kohdan d alakohta			10 artiklan 3 kohdan e alakohta
11 artiklan 4 kohdan e alakohta			10 artiklan 3 kohdan f alakohta
—			10 artiklan 3 kohdan

			g–k alakohta
11 artiklan 4 kohdan toinen alakohta			18 artikla
11 artiklan 5 kohta			–
11 artiklan 6 kohta			18 artikla
–			19–35 artikla
12 artiklan 1 kohta ja 12 artiklan 2 kohta sanoihin "säännöllisin väliajoin" asti			43 artiklan 1 kohta
12 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen osa, joka alkaa sanoilla "ja antaa siitä ensimmäisen kertomuksen Euroopan parlamentille"			43 artiklan 2 kohta
12 artiklan 3 ja 4 kohta			–
13 artikla			44 artikla
–			45 artikla
13 a artikla			–
14 artikla			46 artikla
	1 artikla		1 artiklan 1 kohta
	–		1 artiklan 2–4 kohta
	–		2 ja 3 artikla
	2 artiklan 1 kohta		4 artiklan 1 kohta
	–		

	2 artiklan 2 kohta		4 artiklan 3 kohta
	—		5 artiklan 1 kohta
	2 artiklan 3 kohta		5 artiklan 3 kohta
	2 artiklan 4 kohta		5 artiklan 2 kohta
	2 artiklan 5 kohta		5 artiklan 4 kohta
	2 artiklan 6 kohta		5 artiklan 5 kohta
	—		5 artiklan 5 a kohta
	3–6 artikla		—
	7 artikla		7 artiklan 1 a kohdan a alakohta
	7 artiklan 2 kohta		7 artiklan 1 a kohdan c alakohta
	7 artiklan 3 kohdan ensimmäinen virke		—
	7 artiklan 3 kohdan ensimmäinen ja kolmas virke		—
	7 artiklan 4 kohta		
			6 artiklan 2 a ja 3 kohta
	7 artiklan 5 ja 6 kohta		—
	7 artiklan 7 kohta		6 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 6 artiklan 4 ja 5 kohta
	7 artiklan 8 ja 9 kohta		—
	—		6 artiklan 6 kohta

	8 artiklan 1 kohta		7 artiklan 1 kohta
	—		7 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 7 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan c ja d alakohta
	8 artiklan 2 kohta		7 artiklan 2 kohta
			7 artiklan 2 kohdan viimeinen virke
	8 artiklan 3 kohta		7 artiklan 3 kohta
	8 artiklan 4 ja 5 kohta		—
	8 artiklan 6 kohta		7 artiklan 4 kohta
	9 artikla		7 a artikla
	9 a artikla		2 a artikla
	9 b artikla		—
	10 artikla		7 b artikla
	—		9 b –18 artikla
	11 artikla		30 artikla
	12 artiklan 1 kohta		25 artiklan 1 kohta
	12 artiklan 2 kohta		25 artiklan 1 kohta
	12 artiklan 3 kohta		25 artiklan 3 kohta
	—		25 artiklan 4 kohta
	12 artiklan 4 kohta		25 artiklan 2 kohta
	—		26–28 artikla

	12 artiklan 5 kohta		–
	13 artiklan 1 kohta		9 a artiklan 1 kohta
	–		
	13 artiklan 2 kohta		9 a artiklan 3 kohta
	13 artiklan 3 kohta		9 a artiklan 4 kohta
	–		32 a–34 artikla
	14 artikla		19 artiklan 1 kohta
	15 artiklan 1 kohta		19 artiklan 2 kohta
	15 artiklan 3 kohdan f alakohta		19 artiklan 3 kohta
	–		19 artiklan 5 kohta
	15 artiklan 2 kohdan a alakohta		20 artiklan 1 ja 2 kohta
	15 artiklan 2 kohdan b alakohdan ensimmäinen virke		20 artiklan 2 kohta
	15 artiklan 2 kohdan b alakohdan toinen virke		20 artiklan 3 kohta
	15 artiklan 2 kohdan b alakohdan kolmas virke		20 artiklan 4 kohta
	15 artiklan 2 kohdan c alakohta		–
	15 artiklan 2 kohdan d alakohta		20 artiklan 6 kohta

	15 artiklan 2 kohdan e alakohta		20 artiklan 5 kohta
	15 artiklan 2 kohdan f alakohta		19 artiklan 6 kohta ja 23 artikla
	15 artiklan 3 kohdan a alakohta		22 artiklan 1 kohta
	—		22 artiklan 2, 3 ja 5 a kohta
	15 artiklan 3 kohdan b alakohta		22 artiklan 4 kohta
	15 artiklan 3 kohdan c alakohta		21 artiklan 1 kohta
	—		21 artiklan 1 a ja 2 kohta
	15 artiklan 3 kohdan d alakohta		19 artiklan 2 kohta
	15 artiklan 3 kohdan		20 artiklan 2 kohta ja
	e alakohta		22 artiklan 1 kohta
	15 artiklan 3 kohdan f alakohta		22 artiklan 5 kohta
	15 artiklan 4 kohta		23 artikla
	15 a artiklan 1 kohta ja 3 kohdan ensimmäinen virke		35 artiklan 1 ja 4 kohta
	15 a artiklan 2 kohta		35 artiklan 2 ja 4 kohta
	15 a artiklan 3 kohdan toinen–neljäs virke		35 artiklan 3 kohta
	—		37–40 artikla
	15 a artiklan 3 kohdan viides virke		—

	16 artiklan 1 kohta		24 artiklan 1 kohta
	16 artiklan 2 kohta		24 artiklan 2 ja 3 kohta
	16 artiklan 3 kohta		24 artiklan 3 kohta
	17 artikla		—
	18 artiklan 1 kohta		41 artiklan 1 kohta
	18 artiklan 2 kohta		41 artiklan 2 kohta
	18 artiklan 3 kohta		41 artiklan 3 kohta
	—		42–45 artikla
	19 artikla		46 artikla
	Liite I		—
	Liite II		—
		1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta
		1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 1 kohta
		—	1 artiklan 2 ja 3 kohta
		1 artiklan 3 kohta	1 artiklan 4 kohta
		—	1 artiklan 5 ja 6 kohta ja 2–25 artikla
		1 artiklan 4 kohta ja 3 artikla	—
		3 a artikla	32 artikla
		4 ja 5 artikla	—
		6 artiklan 1 kohta	26 artiklan 1 kohta
			26 artiklan 1 a kohta

		6 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta	26 artiklan 2 kohta
		—	26 artiklan 3 kohta
		6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	26 artiklan 4 kohta
		—	27 artiklan 1 kohta
		6 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan ensimmäinen virke	27 artiklan 2 kohta
		6 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan toinen ja kolmas virke	27 artiklan 3 kohta
		—	27 artiklan 4–7 c kohta
		6 artiklan 3 kohta	—
		6 artiklan 4 kohta	27 artiklan 8 kohta
		6 artiklan 5 kohta	26 artiklan 1 a kohta
		6 artiklan 6 kohta	26 artiklan 2 kohdan

			b alakohta
		6 artiklan 7–9 kohta	27 artiklan 8 kohta
		–	28 ja 30 artikla
		7 artiklan 1 kohta	33 artiklan 1 kohta
		7 artiklan 2 kohta	33 artiklan 2 kohta
		7 artiklan 3 kohta	33 artiklan 3 kohta
			33 artiklan 4 kohta
		–	34–45 artikla
		8 ja 10 artikla	–
