



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. június 22.
(OR. en)

9616/21

Intézményközi referenciaszámok:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

MUNKADOKUMENTUM

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	ST 9490/21 + COR1-5
Biz. dok. sz.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Tárgy:	Módosított javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az egységes európai égbolt végrehajtásáról (átdolgozás) – Általános megközelítés (2021. június 3.)

Az I. függelékben továbbítjuk a delegációknak a fent említett javaslatról és annak mellékleteiről kialakított tanácsi általános megközelítést, amelyet a Tanács a 2021. június 3-i 3798. ülésén fogadott el.

2013/0186 (COD)

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az egységes európai égbolt végrehajtásáról

(átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

¹ HL C [...], [...], [...]. o.

² HL C [...], [...], [...]. o.

- (1) Az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³, az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴, valamint az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ jelentősen módosult. Mivel további módosítások szükségesek, a rendeleteket az áttekinthetőség érdekében célszerű átdolgozni.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

- (2) Az egységes európai égboltról szóló első jogszabálycsomag, így az 549/2004/EK rendelet, az 550/2004/EK rendelet, az 551/2004/EK rendelet és az 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ elfogadásával az Európai Parlament és a Tanács szilárd jogi alapot teremtett a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) rendszerének folytonos, interoperábilis és biztonságos működéséhez. A második csomag, nevezetesen az 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ elfogadása tovább erősítette az egységes európai égbolt kezdeményezést a teljesítményösztönző rendszer és a hálózatmenedzseri funkció bevezetése révén, az európai ATM rendszer teljesítményének további javítása céljából. Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁸ hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK rendeletet, mivel az ATM-rendszerek, -rendszerelemek és -eljárások átjárhatóságához szükséges szabályok beépültek az említett rendeletbe.
- (3) Az (EU) 2018/1139 rendeletben bevezetett változások figyelembevételére érdekében e rendelet tartalmát össze kell hangolni az (EU) 2018/1139 rendelet tartalmával és ezzel párhuzamosan módosítani kell az említett rendeletet.
- (4) A polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezmény 1. cikkében a szerződő államok elismerik, hogy „minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a saját területe feletti légtérben”. E szuverenitás keretében gyakorolják az Unió tagállamai – az alkalmazandó nemzetközi egyezményekre is figyelemmel – a hatósági jogköröket a légi forgalom irányítása során.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1070/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 34. o.).

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

- (4a) Ez a rendelet nem érinti a tagállamok Chicagói Egyezmény szerinti jogait és kötelezettségeit.
- (5) A közös közlekedéspolitika végrehajtása olyan hatékony légiközlekedési rendszert tesz szükségessé, amely lehetőséget biztosít a légiközlekedési szolgáltatások biztonságos, rendszeres és fenntartható üzemeltetésére, optimalizálja a légtér és a kapacitások kihasználását, hozzájárul a légi közlekedés fenntarthatóságához és elősegíti az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgását.
- (6) A légiforgalmi biztonsági előírások javítására, illetve az általános európai légi forgalmat szolgáló ATM rendszerek és légi navigációs szolgálatok (ANS) teljesítményének fejlesztésére vonatkozó célok egyidejű követése megköveteli a humán tényező figyelembevételét. A tagállamoknak éppen ezért tiszteletben kell tartaniuk a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra elveit. Az egységes európai égbolt emberi dimenziójával foglalkozó szakértői csoport véleményeit és ajánlásait⁹ figyelembe kell venni.
- (7) Az ATM környezetvédelmi teljesítményének javulása hozzájárul a Párizsi Megállapodásban a Bizottság európai zöld megállapodásról szóló közleményében, a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájáról szóló tanácsi következtetésekből, valamint az európai digitális menetrendben foglalt célkitűzések eléréséhez is, különösen a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentése révén.
- (7a) A légtér a felhasználók valamennyi csoportja számára olyan közös erőforrást jelent, amelyet mindannyiuknak rugalmasan kell használniuk a tisztesség és az átláthatóság biztosításával, figyelembe véve egyúttal a tagállamok légiközlekedés-védelmi és védelmi szükségleteit, valamint nemzetközi szervezetek keretében vállalt kötelezettségeit.
- (8) 2004-ben a tagállamok általános nyilatkozatot¹⁰ fogadtak el az egységes európai égbolttal kapcsolatos katonai kérdésekről, amelyet később megerősítettek. E nyilatkozatnak megfelelően a tagállamoknak különösen bővíteniük kell a polgári-katonai együttműködést, és – amennyiben és amilyen mértékben valamennyi érintett tagállam szükségesnek ítéli meg – elő kell segíteniük a fegyveres erők közötti együttműködést a légiforgalmi szolgáltatást érintő valamennyi kérdésben.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Lásd: HL L 96., 2004.3.31., 9. o.

- (9) A katonai műveletek és a kiképzés tartalmára, hatókörére, illetve végrehajtására vonatkozó határozatok nem tartoznak az Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése szerinti hatáskörébe.
- (9a) A tagállamok a jobb együttműködés és koordináció kialakítása céljából, adott esetben harmadik országokkal közösen, funkcionális légtérblokkokat hozhatnak létre, hogy ezáltal növeljék a légiforgalmi szolgáltatási hálózat teljesítményét az egységes európai égbolton belül, és csökkentsék a környezeti hatásokat.
- (10) A tagállamoknak nemzeti felügyeleti hatóságot kell kijelölniük, amely ellátja az e rendelet értelmében az ilyen hatóságokra bízott feladatokat. A szolgáltatás Európán belüli rendelkezésre állásának következetes és teljes körű ellenőrzése érdekében elegendő függetlenséget és megfelelő erőforrásokat kell biztosítani az illetékes felügyeleti hatóságoknak. Különösképpen, e nemzeti felügyeleti hatóságokat oly módon kell finanszírozni, hogy az garantálja függetlenségüket, és lehetővé tegye számukra, hogy a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvével összhangban működjenek. A nemzeti felügyeleti hatóságoknál alkalmazott személyzet tagjainak függetlenül kell eljárniuk, és különösen el kell kerülniük a léginavigációs szolgáltatások nyújtása és a feladataik végrehajtása közötti összeférhetetlenséget. Ez nem gátolhatja a nemzeti felügyeleti hatóságot abban, hogy több szabályozott ágazat tekintetében illetékes szabályozó szerv részét képezze, feltéve, hogy az említett szabályozó hatóság teljesíti a függetlenségre vonatkozó követelményeket, vagy abban, hogy a nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti szempontból kapcsolódjon különösen az (EU) 2018/1139 rendelet szerint kijelölt illetékes nemzeti hatósághoz vagy a nemzeti versenyhatósághoz.
- (11)
- (12) A nemzeti felügyeleti hatóságok kulcsfontosságú szerepet töltenek be az egységes európai égbolt rendszerének megvalósításában, ezért együtt kell működniük a munkájukkal és döntéshozatali elveikkel kapcsolatos információk, a legjobb gyakorlatok és eljárások valamint az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos információk cseréjének lehetővé tétele és egy közös megközelítés kidolgozása érdekében, többek között a régiós szintű megerősített együttműködésen keresztül. Az együttműködésnek rendszeresnek kell lennie.
- (13)

- (14) A léginavigációs szolgáltatók csak akkor kínálhatnak megkülönböztetésmentes feltételek mellett szolgáltatásokat az Unióban, ha az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikke szerinti tanúsítvánnyal vagy nyilatkozattal rendelkeznek.
- (14a) Az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében az említett rendelet, ideértve a 41. cikkében meghatározott tanúsítási követelményeket is, nem alkalmazandó a katonaság által nyújtott vagy rendelkezésre bocsátott légiforgalmi szolgáltatásra és léginavigációs szolgálatokra. Ennek megfelelően a tagállamok számára lehetővé kell tenni azt is, hogy a joghatóságuk alá tartozó légtér egészében vagy egy részében engedélyezzék léginavigációs szolgáltatások tanúsítvány és/vagy a rendelet egészének vagy egy részének alkalmazása nélküli ellátását. Az érintett tagállam számára ebben az esetben lehetővé kell tenni mindenekelőtt, hogy kijelölje az érintett katonai szolgáltatókat arra, hogy e rendelettel összhangban légiforgalmi szolgálatokat vagy meteorológiai szolgálatokat nyújtsanak.
- (14b) Ez a rendelet nem írja elő a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) által nyújtott jelek tanúsítását.
- (15) Az egyenértékű léginavigációs szolgálatok ellátását illetően nem szabad különbséget tenni a légtérfelhasználók között.
- (16) A légiforgalmi szolgáltatásokat kizárólagos alapon kell nyújtani. E szolgáltatások nyújtóira a kijelöléssel és a közérdekkel kapcsolatos követelményeket kell alkalmazni, különösen a nemzetbiztonság, a védelem, a központi ügyintézés helye, valamint a tulajdonjog vonatkozásában. E tekintetben figyelembe kell venni, hogy a légiforgalmi szolgáltatások e rendelet szerinti nyújtása kapcsolódik az egy hatóságra ruházott olyan hatáskörök gyakorlásával, amelyek nem gazdasági jellegűek, így azokra nem alkalmazandók a Szerződés versenyjogi szabályai.
- (16a) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy nemzeti jogszabályaik ne akadályozzák légiforgalmi szolgáltató kijelölését különösen azon az alapon, hogy az érintett szolgáltató központi ügyintézési helye egy másik tagállamban található vagy az érintett szolgáltató más tagállam állampolgárainak tulajdonában van, ha e nemzeti jogszabályok alkalmazása a szolgáltatásnyújtás vagy a letelepedés szabadságának indokolatlan korlátozását vonja maga után, amit minden releváns körülményre figyelemmel eseti alapon kell értékelni.

- (16b) A tagállamok számára a biztonsági szempontok általuk végzett elemzése alapján lehetővé kell tenni, hogy kizárólagos alapon, ajánlati felhívás kiírása nélkül egy vagy több MET-szolgáltatót jelöljenek ki a joghatóságuk alá tartozó légtér egésze vagy egy része tekintetében.
- (16c) A léginnavigációs szolgáltatók közötti együttműködést ösztönözni kell, hiszen az fontos eszközt jelent az európai ATM-rendszerek általános teljesítményének javítása terén.
- (17) A biztonsági szempontok általuk végzett elemzése alapján a tagállamok engedélyezhetik a légiforgalmi szolgáltatók, a repülőtér-üzembentartók vagy utóbbiak egy csoportja számára, hogy kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgáltatásokat (CNS), légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat (AIS), légiforgalmi adatszolgáltatási szolgáltatásokat (ADS), meteorológiai szolgáltatásokat (MET) – kivéve, ha az érintett tagállam egyetlen MET-szolgáltatót jelölt ki – vagy közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be repülőtéri és bevezető irányítás céljából. Az ilyen beszerzés igénybevételének lehetősége nagyobb rugalmasságot tehet lehetővé, és előmozdítja a szolgáltatások innovációját anélkül, hogy érintené a biztonságot vagy többek között a katonaság sajátos igényeit a bizalmasság, a működési átjárhatóság, a rendszer rezilienciája, az adatokhoz való hozzáférés és az ATM-biztonság tekintetében.
- (18) A meteorológiai vagy légiforgalmi szolgáltatások repülőtéri és bevezető irányítás céljából való beszerzésére nem kell alkalmazni az e rendeletben meghatározott teljesítményrendszert.
- (19)
- (20) A léginnavigációs szolgáltatások beszerzését adott esetben, – kivéve, ha e rendelet másképp rendelkezik – a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹¹, a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹², az egyenlő bánásmód, a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvével, valamint a Szerződés alkalmazandó rendelkezéseivel, mindenekelőtt a szolgáltatásnyújtás és a letelepedés szabadságára vonatkozóan a Szerződésben foglalt szabályokkal összhangban kell végezni.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

- (21) A pilóta nélküli légi járművek forgalomirányításához közös információs szolgáltatásokra (CIS) van szükség. Az ilyen forgalomirányítás költségeinek visszafogása érdekében a kizárólagos alapon nyújtott közös információs szolgáltatások árának a költségeken és észszerű haszonkulcson kell alapulniuk, és azokat a nemzeti felügyeleti hatóságoknak jóvá kell hagyniuk. A szolgáltatásnyújtás lehetővé tétele érdekében a CIS-szolgáltatók számára méltányos, észszerű és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett hozzáférést kell biztosítani a releváns működési adatokhoz.
- (21a) Az általános légi közlekedésre vonatkozó releváns működési adatok elérhetősége elengedhetetlen a határokon átnyúló és az egész Unióra kiterjedő légiforgalmi adatszolgáltatás rugalmas biztosításához. Ezért ezeket az adatokat méltányos, észszerű és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett hozzáférhetővé kell tenni az érdekelt felek számára. A többek között a légtér állapotára és a konkrét légiközlekedési helyzetekre vonatkozó információk pontossága és a polgári és katonai irányítók felé történő időszerű továbbítása közvetlenül kihat a repülési műveletek biztonságosságára és hatékonyságára, ideértve a repülés környezeti hatékonyságát is. A légtér állapotára vonatkozó aktualizált információkhoz történő időszerű hozzáférés elengedhetetlen mindazok számára, akik a repülési tervek benyújtásakor vagy módosításakor használni kívánják a rendelkezésre álló légtérstruktúrákat.
- (22) A teljesítmény- és díjszámítási rendszereknek biztosítaniuk kell az európai ATM-rendszer hatékony, fenntartható és folyamatos működését, és emellett arra hivatottak, hogy költséghatékonyabbá tegyék a piaci feltételektől eltérő feltételek mellett nyújtott léginavigációs szolgáltatásokat, és előmozdítsák a jobb szolgáltatásminőséget. E célból releváns és megfelelő ösztönzőket kell tartalmazniuk. E célkitűzésre tekintettel a teljesítményrendszer nem terjedhet ki az e rendelettel összhangban beszerzett szolgáltatásokra. A teljesítményrendszernek ki kell terjednie minden olyan léginavigációs szolgálatra, amelyet egy kijelölt légiforgalmi szolgáltató nyújt, vagy szerez be más szolgáltatóktól, ideértve azt is, amikor az említett szolgáltató léginavigációs szolgálatokat és légiforgalmi szolgáltatásokat nyújt.
- (22a) Teljesítmény-felülvizsgálati szerv jelölhető ki, amely tanácsot és segítséget nyújt a Bizottság, valamint a nemzeti felügyeleti hatóságok számára a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtásában.
- (23)
- (24)

- (25) Tekintettel a léginavigációs szolgáltatások ellátásához kapcsolódó, határokon átnyúló jellegű és hálózati elemekre, az útvonal-teljesítményt uniós szintű teljesítménycélok fényében kell értékelni.
- (25a) Tekintettel arra, hogy a tagállamok és nemzeti felügyeleti hatóságai ismerik a helyi körülményeket, őket kell megbízni a teljesítményterv-tervezetek és teljesítménycélok kidolgozásával és elfogadásával. E terveknek mindenekelőtt azokon az információkon kell alapulniuk, amelyeket a kijelölt légiforgalmi szolgáltató(k) nyújt(anak) az általuk nyújtott vagy beszerzett összes léginavigációs szolgálat vonatkozásában. A tervek értékeléséért a Bizottság felel. A nemzeti felügyeleti hatóságok felelnek a légiforgalmi szolgáltatók teljesítményének ellenőrzéséért és szükség esetén korrekciós intézkedések megállapításáért is.
- (26) A teljesítményterv-tervezeteknek az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban álló útvonal-teljesítménycélokat, a fő teljesítményterületek – így a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság – tekintetében pedig közeli környezeti teljesítménycélokat kell tartalmazniuk, figyelemmel a helyi körülményekre, valamint a fő teljesítményterületek és a biztonság közötti kölcsönös függőségekre is, és igazodniuk kell bizonyos minőségi kritériumokhoz, így biztosítandó a kitűzött célok lehetőségek szerinti tényleges elérését.
- (27) A hálózati teljesítményre – figyelembe véve a hálózati funkciók sajátos jellegét – egyedi kritériumokat kell alkalmazni. A hálózatra teljesítménycélokat kell alkalmazni a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeken.
- (28) A díjszámítási rendszernek azon az elven kell alapulnia, hogy a légtérfelhasználóknak meg kell fizetniük a számukra vagy javukra hozzáférhetővé tett szolgáltatások nyújtása kapcsán felmerült, más módon nem fedezett költségeket. A tagállamok nemzeti hatóságai, így az illetékes nemzeti hatóságok és a nemzeti felügyeleti hatóságok által nyújtott léginavigációs szolgálatok tekintetében felmerült, valamint az EUROCONTROL és a hálózatmenedzser által nyújtott szolgáltatások tekintetében felmerült költségeket bele lehet foglalni a légtérfelhasználóknak felszámítható megállapított költségekbe. A díjaknak ösztönzőleg kell hatniuk a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható ellátására, a nagy fokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint elő kell mozdítaniuk a légi közlekedés környezeti hatásainak mérséklését.

- (29) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy rendelkezzenek a díjak modulációjáról, ami a fenntartható alternatív üzemanyagok fokozott használata, a kapacitás növelése és a késések csökkentése révén, valamint az optimális biztonsági szint fenntartása mellett alkalmas a környezeti teljesítmény és a szolgáltatás minőségének javítására. A Bizottságnak megvalósíthatósági tanulmányt kell készítenie arról, hogy a díjak modulációja milyen hatást gyakorol a légi forgalomra és az érdekelt felekre, valamint arról, hogy a moduláció miként járul hozzá az egységes európai égbolt céljainak eléréséhez.
- (30)
- (30a) Mechanizmusokat kell kialakítani, amelyekkel a forgalom-előrejelzéstől való jelentős eltérés esetén kezelni lehet az előre nem látható és nagyszabású, a teljesítmény- és a díjszámítási rendszerek végrehajtására anyagi hatással járó eseményeket; ilyen mechanizmus lehet egy aktuális referencia-időszak meghosszabbítása vagy felfüggesztése, vagy a teljesítménycélok kiigazítása egy referencia-időszak tekintetében.
- (30b) Az EUMSZ 258. cikkében előírt eljárás sérelme nélkül a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a tagállamok megfelelnek-e a teljesítmény- és díjszabási rendszerek keretében meghatározott követelményeknek, és adott esetben véleményt adhat ki az e követelményeknek való megfelelésről.
- (31) Rendelkezni kell a léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatóságáról, mivel ez a keresztfinanszírozás és az abból eredő torzulások megelőzésének egyik eszköze.
- (32) A hálózati funkcióknak hozzá kell járulniuk a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és támogatniuk kell az uniós szintű teljesítménycélok elérését. Elő kell segíteniük a légtér és a szűkös erőforrások fenntartható, hatékony és környezeti szempontból optimális kihasználását, tükrözniük kell az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítése során felmerülő operatív igényeket, és hálózati válságok esetén támogatást kell nyújtaniuk.

- (32a) Számos hálózati funkciót, így például a légiforgalmiáramlás-szervezést egyetlen szervnek kell központilag koordinálnia, támogatva a tagállamok és az operatív érdekelt felek tevékenységét. Ezért az e funkciók végrehajtásához hozzájáruló számos feladatot egy hálózatmenedzsernek kell ellátnia, akinek a tevékenységébe valamennyi érintett operatív érdekelt felet be kell vonni. E rendeletben rögzíteni kell a hálózatmenedzser konkrét feladatait. A hálózatmenedzsert a Bizottságnak kell kineveznie. A Bizottságnak e feladatok elvégzésével a légi közlekedés területén meglévő széles körű szakértelmére figyelemmel az Eurocontrot, vagy egy másik független és illetékes hatóságot kell megbízni.
- (33) A helyi és operatív szinten hálózati funkciók végrehajtásával megbízott operatív érdekelt feleket, valamint a tagállamokat teljes mértékben be kell vonni e funkciók végrehajtásába és a döntéshozatali folyamatokba. Ennek megfelelően a hálózatmenedzsernek az intézkedéseket az operatív érdekelt felekkel és a tagállamokkal folytatott konzultációra, részletes munkamegállapodásokra és műveleti folyamatokra épülő, együttműködésen alapuló döntéshozatal keretében kell meghoznia. Egy ilyen, az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban a hálózat érdekeinek a lehető legnagyobb mértékben elsőbbséget kell élvezniük, a biztonsági és védelmi igények sérelme nélkül, és ezt a folyamatot úgy kell alakítani, hogy a felek lehetőséget szerint megtalálják a megoldást és konszenzusra jussanak. Ezenfelül, a hálózati funkciók végrehajtásával kapcsolatos megfelelő irányítás biztosítása érdekében létre kell hozni egy hálózati igazgatótanácsot, amely biztosítja az említett funkciók végrehajtásában érintett összes szereplő megfelelő képviselését. A hálózati igazgatótanáccsal a szabályozási vagy stratégiai döntések, így például a hálózatstratégiai terv jóváhagyása tekintetében folytatandó konzultáció sérelme nélkül, az együttműködésen alapuló döntéshozatal keretében és a hálózati igazgatótanács által elfogadott intézkedéseknek operatív vagy technikai jellegűnek kell lenniük, biztosítva a hálózat napi működését e rendelet céljainak megfelelően. Világosan meg kell határozni a hálózatmenedzser és a hálózati igazgatótanács döntéshozatali jogkörét, valamint az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat hatályát. A hálózati funkciók keretében elfogadott aktusoknak adott esetben, a Szerződésben meghatározott feltételekkel összhangban bírósági felülvizsgálat tárgyát kell képezniük.

(34)

- (35)
- (36) A hiánytalan, kiváló minőségű és aktuális repülési információk biztosítása jelentős hatással van a biztonságra, és megkönnyíti az Unió légteréhez való hozzáférést és az azon belüli mozgás lehetőségeit. Az ezen adatokhoz való hozzáférést megfelelő információs infrastruktúra révén kell megkönnyíteni.
- (37) A légtér biztonságos és hatékony használata csak a polgári és katonai légtérfelhasználók szoros együttműködésével valósítható meg, a gyakorlatban főképpen a rugalmas légtérfelhasználás elve és az ICAO által megállapított hatékony polgári-katonai koordináció alapján. Ezen elv egységes alkalmazása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a közös közlekedési politika korlátain belül, a tagállamok által a légtérük felett gyakorolt hatáskörök sérelme nélkül végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el.
- (38) A SESAR-projekt célja, hogy az európai és a globális ATM-rendszer korszerűsítése révén lehetővé tegye a légi közlekedés biztonságos, hatékony és környezeti szempontból fenntartható fejlődését. A projekt maximális hatékonyságának elősegítéséhez megfelelő koordinációt kell biztosítani a projekt szakaszai között. Az európai ATM-főtervnek a SESAR meghatározási szakaszára kell épülnie, és hozzá kell járulnia az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez.
- (39) A közös projektek koncepciójának arra kell törekednie, hogy kellő időben sor kerüljön az ATM-főtervben szereplő azon alapvető üzemi változások összehangolt és szinkronizált bevezetésére, amelyek hálózati szintű hatásokkal járnak. A SESAR-projekt megvalósításának felgyorsítása érdekében a Bizottságot meg kell bízni a finanszírozás költség-haszon elemzésének elvégzésével.
- (40) Az (EU) 2018/1139 rendelet ATM-rendszerekre és -rendszerelemekre vonatkozóan megállapított követelményeinek betartása várhatóan biztosítani fogja e rendszerek és rendszerelemek működési átjárhatóságát az egységes európai égbolt szolgálatában.
- (41)

- (42) Annak érdekében, hogy e rendelet végrehajtása egységes feltételek között történjen, különösen a teljesítmény-felülvizsgálati szerv kijelölése, a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása – ideértve az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását –, a légiforgalmi szolgáltatók és a hálózatmenedzser által készített teljesítményterv-tervezetek értékelésére szolgáló kritériumok és eljárások, a teljesítménytervek értékelése és jóváhagyása, a teljesítmény nyomon követése, a költségekkel és díjakkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó szabályok, a díjak költségalapjának tartalma és meghatározása, illetve a léginavigációs szolgálatok egységárainak meghatározása, az ösztönző mechanizmusok és a kockázatmegosztási mechanizmusok, a hálózati funkciók végrehajtására és a hálózatmenedzser kijelölésére és a kijelölés feltételeire, valamint a hálózatmenedzser feladataira, a hálózati igazgatási tanácsra, az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatra és a hálózati irányítási mechanizmusokra vonatkozó szabályok, a működési adatok rendelkezésre állásával kapcsolatos követelmények, a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazása, valamint a közös projektek létrehozása és az azokra alkalmazandó irányítási mechanizmusok tekintetében végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét.
- (43) A szociális és szakmai szervezetekkel illetékességüknek megfelelően konzultálni kell a jelentős szociális, technológiai vagy humán dimenziójú, vagy a teljesítménnyel kapcsolatos hatásokkal járó valamennyi javasolt intézkedésről. Uniós szinten a 98/500/EK bizottsági határozat¹⁴ szerint létrehozott ágazati párbeszédbizottsággal és a humán dimenzióval foglalkozó szakértői csoporttal szintén konzultációt kell folytatni.
- (44) Az e rendelet megsértése esetére meghatározott büntetéseknek hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük, a biztonság csökkentése nélkül.

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

¹⁴ HL L 225., 1998.8.12., 27. o.

(44b) Ez a rendelet nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy alkalmazzák az alapvető biztonságpolitikai vagy védelmi politikai érdekeik védelméhez szükséges intézkedéseket. Ez a rendelet emellett nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy rendelkezéseket fogadjanak el fegyveres erők szervezésével kapcsolatban. Ez a hatáskör magában foglalhatja azt is, hogy a tagállamok intézkedéseket fogadnak el annak biztosítása érdekében, hogy fegyveres erők számára elégséges légtér álljon rendelkezésre oktatási és képzési célokra. Ezért rendelkezni kell egy, az említett hatáskör gyakorlását lehetővé tévő védzáradékról.

(45)

(46) Mivel e rendelet célkitűzését, nevezetesen az egységes európai égbolt végrehajtását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az a fellépés transznacionális jellege miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az arányosságnak az említett cikkben meghatározott elvével összhangban, e rendelet nem haladja meg a fenti célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

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

(2) E rendelet alkalmazása nem sérti a tagállamok légterük feletti szuverenitását és a tagállamoknak a közrenddel, közbiztonsággal és védelmi kérdésekkel kapcsolatos, a 44. cikkben említett követelményeit. E rendelet hatálya nem terjed ki a katonai műveletekre és kiképzésekre. A katonai hatóságokkal koordinációt kell folytatni kell annak érdekében, hogy azonosítani és kezelni lehessen azokat az esetleges hatásokat, amelyeket e rendelet alkalmazása gyakorol a katonai tevékenységekre.

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

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

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „repülőtéri irányító szolgálat”: a repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat;
2. „légiforgalmi tájékoztató szolgálat”: egy meghatározott szabályozási területen belül létrehozott, a légi közlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges légiforgalmi tájékoztatások és adatok biztosításáért felelős szolgálat;
- 2a. „Ügynökség”: az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége, amelyet az (EU) 2018/1139 rendelet hozott létre;
3. „léginavigációs szolgáltató”: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, amely egy vagy több, általános légi forgalomra vonatkozó léginavigációs szolgálatot lát el;
4. „léginavigációs szolgálatok (ANS)”: légiforgalmi szolgáltatások; kommunikációs, navigációs és légtérelenőrző szolgálatok (CNS), ideértve azon szolgáltatásokat, amelyek a légi navigáció elősegítése céljából felerősítik a GNSS-alaprendszerek műholdjai által kibocsátott jeleket; a légi navigációhoz szükséges meteorológiai szolgálatok (MET); légiforgalmi tájékoztató szolgálatok (AIS); és légiforgalmi adatszolgáltatás (ADS);
5. „légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat”: olyan szolgálat, amelynek feladatai a következők:
 - a) összeütközések megelőzése:
 - i. légi járművek között;

ii. a munkaterületen a légi jármű és akadályok között;

b) gyors és rendezett légi forgalom biztosítása;

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

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

9. „légiforgalmi szolgáltatások (ATM)”: a fedélzeti és földi funkciók és szolgáltatások (légiforgalmi szolgálatok, légtérgazdálkodás és légiforgalmi áramlásszervezés, ideértve a repülési eljárások tervezését is) együttese, amelyek valamennyi üzemeltetési fázisban a légi járművek biztonságos és hatékony mozgásának biztosításához szükségesek;

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

11. „légtérblokk”: olyan, egy vagy több légtérszerkezetből álló, térben és időben meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül léginavigációs szolgálatot látnak el;

12. „légtérgazdálkodás”: tervezési és nyomonkövetési funkció, amelynek elsődleges célja az, hogy a rendelkezésre álló légteret dinamikus időkiosztás útján optimálisan használják ki, és egyes esetekben, a légtérhasználók különféle kategóriái közötti, azok rövid távú igényeit alapul vevő légtérkiosztással;

13. „légtérszerkezet”: a légtérnek egy, a légiforgalmi szolgáltatások biztonságos és optimális működésének biztosítása céljából meghatározott része;

14. „légtérfelhasználók”: az általános légi forgalom szabályaival összhangban üzemeltetett valamennyi légi jármű üzemeltetője;
15. „riasztószolgálat”: a kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítése és szükség szerint e szervezetek segítése;
16. „bevezető irányító szolgálat”: az érkező vagy induló, ellenőrzött repülést végző légi járművek részére nyújtott ATC-szolgálat;
17. „körzeti irányító szolgálat”: az irányítói körzetekben ellenőrzött repülést végző légi járművek részére nyújtott ATC-szolgálat;
18. „alapérték”: a teljesítménycélok meghatározása céljából meghatározott, és az adott referencia-időszak kezdetét megelőző évben felmerült tényleges költségeket vagy tényleges egységköltségeket alapul véve becsült érték;
19. „referenciacsoport”: hasonló működési és gazdasági környezettel rendelkező légiforgalmi szolgáltatók csoportja;
20. „bontási érték”: egy adott légiforgalmi szolgáltató esetében az uniós szintű teljesítménycélnak egy vagy több légiforgalmi szolgáltató szintjére történő bontásával kapott érték, amely referenciaként annak értékelésére szolgál, hogy a teljesítménytervezetben meghatározott teljesítménycél összhangban van-e az uniós szintű teljesítménycéllal;
21. „tanúsítvány”: az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott tanúsítvány;
22. „közös információs szolgáltatás (CIS)”: statikus és dinamikus adatok terjesztéséből álló szolgáltatás, amely lehetővé teszi a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányítását szolgáló U-space szolgáltatások nyújtását;
23. „kommunikációs szolgálatok”: állandó helyű és mozgó légiforgalmi szolgálatok, amelyek a légiforgalmi irányítás érdekében lehetővé teszik a föld-föld, a levegőből földre irányuló, a földről a levegőbe irányuló és a levegő-levegő összeköttetést;
24. „rendszerelemek”: olyan tárgyi eszközök, például hardver, valamint immateriális javak, például szoftver, amelyektől az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (EATMN) átjárhatósága függ;

25. „irányítói körzet”: a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér;
26. „együtműködésen alapuló döntéshozatal”: olyan folyamat, amelynek során a döntéseket a tagállamok érintett hatóságaival, operatív érdekelt felekkel és adott esetben egyéb szereplőkkel folytatott folyamatos, konszenzusra törekvő együtműködés és konzultáció alapján hozzák meg;
27. „határon átnyúló szolgáltatások”: egy tagállamban egy olyan szolgáltató által nyújtott léginavigációs szolgálatok, amelynek központi ügyvezetési helye egy másik tagállamban van;
28. „nyilatkozat”: a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok alkalmazásában az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott nyilatkozat;
30. „útvonali díjszámítási körzet”: a talajtól egészen a magaslégtérig terjedő adott légtérvolumen, amelyen belül útvonali léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelyek vonatkozásában egységes költségápolat és egységes egységdíjat határoztak meg;
31. „EUROCONTROL”: az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért, amelyet a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együtműködésre vonatkozó 1960. december 13-i nemzetközi egyezményrel hoztak létre;
32. „Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat” (EATMN): az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 3.1. pontjában említett rendszerek összessége, amelyek lehetővé teszik az Unión belül a léginavigációs szolgálatok ellátását, ideértve a harmadik országok határainál lévő együtműködési felületeket is;
33. „európai ATM-főterv”: a 2009/320/EK tanácsi határozattal¹⁵ jóváhagyott és a későbbiekben módosított terv;
34. „rugalmas légtérfelhasználás”: olyan, az ICAO által meghatározott légtér-gazdálkodási elv, amely arra az alapelvre épül, hogy a légteret nem szabad polgári és tisztán katonai célú légtérrészekre felosztani, hanem olyan egybefüggő egységként kell kezelni, amelyben minden légtérfelhasználó elvárását a lehető legnagyobb mértékben teljesíteni kell;

¹⁵ HL L 95., 2009.4.9., 41. o.

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

35b. „funkcionális légtérblokk”: a működési követelményeken alapuló, az államhatároktól függetlenül kialakított légtérblokk, ahol a léginavigációs szolgáltatásnyújtás és a kapcsolódó funkciók teljesítményalapúak és optimalizáltak, annak érdekében, hogy a léginavigációs szolgáltatók között fokozott együttműködés vagy adott esetben egy integrált szolgáltató jöjjön létre valamennyi funkcionális légtérblokkban;

35c. „a repülési eljárások tervezése”: minden, a műszeres repülési eljárás tervezése szempontjából releváns feladat;

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

37. „működési átjárhatóság”: az EATMN rendszereitől és rendszerelemeitől, valamint annak üzemeltetési eljárásaitól megkövetelt funkcionális, műszaki és működési tulajdonságok együttese, a biztonságos, folytonos és hatékony üzemeltetésének biztosítása érdekében;

38. „légi navigációhoz szükséges meteorológiai szolgálatok (MET)”: azok a berendezések és szolgálatok, amelyek léginavigáció céljából meteorológiai előrejelzéseket, figyelmeztetéseket, tájékoztatókat és megfigyeléseket, valamint az államok által légiforgalmi felhasználásra adott egyéb meteorológiai információkat és adatokat biztosítanak;

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

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

41. „navigációs szolgálatok”: olyan berendezések és szolgálatok, amelyek helymeghatározási és időre vonatkozó információkkal látják el a légi járművet;

42. „hálózati válság”: a légiforgalmi szolgáltatás és /vagy léginavigációs szolgáltatás előírt szintű ellátására való képtelenség állapota, amelynek eredményeképp a hálózat kapacitása jelentősen csökken, vagy a hálózat kapacitása és a fellépő igény között jelentős aránytalanság mutatkozik, vagy a hálózat egy vagy több részén szokatlan vagy váratlan helyzet következtében jelentős információáramlási hiba vagy integritási hiány lép fel;
43. „hálózatmenedzser”: a 26. cikkben említett hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatokkal megbízott szervezet, a 27. cikkel összhangban;
- 43a. „hálózatműködtetési terv (NOP)”: a hálózati funkciók tekintetében kitűzött célok operatív szintű végrehajtására és a teljesítménycélok eléréséhez való hozzájárulásra irányuló, együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében kialakított terv;
- 43b. „hálózatstratégiai terv (NSP)”: együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében létrehozott terv, amely iránymutatásul szolgál a hálózat hosszú távú fejlesztéséhez;
- 43c. „műveleti légi forgalom”: minden olyan repülés, amely nem felel meg az általános légi közlekedésre vonatkozóan megállapított rendelkezéseknek, és amelyre vonatkozóan a megfelelő nemzeti hatóságok szabályokat és eljárásokat állapítottak meg;
44. „működési adatok”: a repülés valamennyi szakaszára vonatkozó olyan információk, amelyek a léginavigációs szolgáltatók, légtérfelhasználók, repülőterek üzemben tartói és egyéb érintett szereplők számára operatív célokból szükségesek;
- 44a. „operatív érdekelt felek”: polgári és katonai légtérfelhasználók, katonai és polgári léginavigációs szolgáltatók, valamint repülőtér-üzembentartók;
45. „teljesítményterv”: a léginavigációs szolgáltatók és a hálózati funkciók teljesítményének javítását célzó terv;
46. „használatbavétel”: az első üzembe helyezés a rendszer kezdeti üzembe állítását, illetve a rendszer felújítását követően;
47. „útvonalhálózat”: az általános légi forgalom áramlásához és a légiforgalmi irányító szolgáltatók ellátásához szükséges meghatározott útvonalrendszer;

48. „a SESAR meghatározási szakasza”: az a szakasz, amely magában foglalja a SESAR-projekt hosszú távú jövőképeinek, a repülés valamennyi szakaszát érintő fejlesztéseket lehetővé tevő, kapcsolódó működési koncepciónak, az EATMN-en belül szükséges alapvető működési változásoknak, valamint a szükséges fejlesztési és üzemeltetési prioritásoknak a kidolgozását és aktualizálását;
49. „a SESAR kiépítési szakasza”: az egymást követő iparosítási és a végrehajtási szakaszok, amelyek során a következő tevékenységekre kerül sor: a SESAR-megoldások végrehajtásához szükséges földi és légi berendezések és eljárások szabványosítása, gyártása és tanúsítása (iparosítás); valamint a SESAR-megoldásokon alapuló berendezések és rendszerek beszerzése, telepítése és üzembe helyezése, beleértve a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat (végrehajtás);
50. „a SESAR fejlesztési szakasza”: az a szakasz, amelynek során kiforrott SESAR-megoldások megvalósítását célzó kutatási, fejlesztési és hitelesítési tevékenységek folynak;
51. „SESAR-projekt”: az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló projekt, amelynek célja, hogy az Unió számára nagy teljesítményű, szabványosított és interoperábilis légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrát biztosítson, és amely a SESAR meghatározási szakaszát, a SESAR kiépítési szakaszát és a SESAR kiépítési szakaszát magában foglaló innovációs ciklusból áll;
52. „SESAR-megoldás”: a SESAR kiépítési szakaszának gyakorlatban alkalmazható eredménye, amely új vagy továbbfejlesztett szabványosított és interoperábilis üzemeltetési eljárásokat vagy technológiákat vezet be;
53. „légtérellenőrző szolgálatok”: azok a berendezések és szolgálatok, amelyekkel a biztonságos elkülönítés lehetővé tétele érdekében a légi jármű mindenkori helyzete meghatározható;
54. „rendszer”: a fedélzeti és földi rendszerelemek, valamint a világűrben található azon berendezések összessége, amelyek a repülés valamennyi szakaszában segítséget nyújtanak a léginnavigációs szolgálatoknak;
56. „közelkörzeti díjszámítási körzet”: valamely tagállam vagy tagállamok területén található repülőtér vagy repülőtércsoport, amelyen belül közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségalapot és egységes egységdíjat határoztak meg;

57. „felújítás”: olyan módosítások, amelyek megváltoztatják a rendszer működési jellemzőit.

2a. cikk

Funkcionális légtérblokkok

(1) A tagállamok a jobb együttműködés és koordináció kialakítása céljából funkcionális légtérblokkot hozhatnak létre, hogy ezáltal növeljék a légiforgalmi szolgáltatási hálózat teljesítményét az egységes európai égbolton belül. E rendelet 5. cikke (3)–(5a) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok a funkcionális légtérblokk szintjén közösen teljesíthetik az e rendelet 3., 4., 5., 7., 7a., 7b., 8., 10., 13., 13a., 13b. és 17. cikke szerinti, valamint az e cikkek alapján elfogadott végrehajtási szabályok szerinti kötelezettségeik egészét vagy részét.

(2) Indokolt esetben az együttműködés kiterjedhet a funkcionális légtérblokkokban részt vevő harmadik országokra is.

(4) A funkcionális légtérblokkokat az érintett tagállamok – illetve adott esetben a funkcionális légtérblokk alá tartozó légtér bármely része tekintetében felelősséggel rendelkező érintett harmadik országok – között létrejött nemzetközi megállapodások útján kell létrehozni. A megállapodásról és a tagállamok által közösen teljesíteni szándékozott kötelezettségek jegyzékéről értesíteni kell a Bizottságot.

II. FEJEZET

NEMZETI FELÜGYELETI HATÓSÁGOK

3. cikk

A nemzeti felügyeleti hatóságok kijelölése, létrehozása és a rájuk vonatkozó követelmények

(1) A tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehoznak egy szervet vagy szervezetet mint nemzeti felügyeleti hatóságot, annak érdekében, hogy az lássa el az e rendelet által az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóság pártatlanul, függetlenül és átláthatóan gyakorolja hatáskörét, és ennek megfelelően kell megszervezni, személyzettel ellátni, irányítani és finanszírozni.

(3) A nemzeti felügyeleti hatóság a szervezetét, felépítését és döntéshozatali folyamatait illetően független bármely léginavigációs szolgáltatótól, és különösen kerüli az ilyen szolgáltatókkal való összeférhetetlenséget. Ez a függetlenség ugyanakkor nem akadályozza az említett hatóságot és az említett szolgáltatókat abban, hogy ugyanazon közszolgálat, közigazgatási intézmény vagy szerv részei legyenek.

(4) A tagállamok olyan hatóságokat is létrehozhatnak, amelyek hatásköre több szabályozott ágazatra, vagy a közlekedési ágazaton belül több szabályozási területre is kiterjed, feltéve, hogy ezek az integrált szabályozó hatóságok teljesítik az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket. A nemzeti felügyeleti hatóság szervezeti felépítését tekintve összekapcsolható más hatóságokkal is, különösen az 1/2003/EK tanácsi rendelet¹⁶ 11. cikkében szereplő nemzeti versenyhatósággal, az illetékes nemzeti hatósággal, vagy adott esetben a nemzeti közlekedési hatósággal, feltéve, hogy az így létrehozott közös hatóság teljesíti az e cikkben meghatározott függetlenségi követelményeket.

(9) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti felügyeleti hatóságok nevét és címét, továbbá az azokban bekövetkező változásokat, valamint az e cikknek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.

4. cikk

A nemzeti felügyeleti hatóságok feladatai

(1) A nemzeti felügyeleti hatóság elvégzi az e rendelet értelmében, valamint az e rendelet alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok értelmében rá bízott feladatokat, különös tekintettel a következő feladatokra:

- a) ellenőrzi, hogy a szolgáltatók megfelelnek-e a 7. cikk (1a) bekezdésének b) pontjában és a 8. cikk (4) bekezdésének d) pontjában említett nemzetbiztonsági és védelmi követelményeknek, illetve teljesítik-e ezeket;
- c) a 9. cikkel összhangban értékeli és jóváhagyja a CIS nyújtására vonatkozó árképzést;
- d) kidolgozza a teljesítményterv-tervezetet, ideértve a költségmegosztás kritériumainak megállapítását és a 10–13b., a 17. és a 19–22. cikkben meghatározott, valamint a 18. és 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott teljesítménycélok megállapítását, a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek nyomon követését, e rendelkezések korlátain belül;

¹⁶ A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.).

- e) felügyeli a rendelet alkalmazását az elszámolások átláthatósága tekintetében, a 25. cikkel összhangban, ellenőrzi vagy jóváhagyja a 25. cikk (4) bekezdésében említett pénzügyi adatokat.

(3) Minden egyes nemzeti felügyeleti hatóság az illetékes nemzeti hatósággal együttműködve, amennyiben a két hatóság nem egy és ugyanaz, elvégzi a szükséges nyomonkövetési tevékenységeket, ideértve adott esetben az ellenőrzéseket és auditokat, hogy feltárja az e rendeletben és az e rendelet alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelmények tekintetében az e rendelet hatálya alá tartozó jogi és természetes személyek általi esetleges meg nem felelést. Meg nem felelés esetén a nemzeti felügyeleti hatóság dönt a korrekciós intézkedésekről és foganatosítja azokat.

Az érintett léginavigációs szolgáltatóknak, repülőtér-üzembentartóknak és CIS- szolgáltatóknak eleget kell tenniük a nemzeti felügyeleti hatóságok által ezzel összefüggésben hozott végrehajtási intézkedéseknek. Határon átnyúló szolgáltatások esetén az érintett tagállam vagy annak nemzeti felügyeleti hatósága kérheti a szolgáltató székhelye vagy központi ügyintézési helye szerinti tagállamtól vagy annak nemzeti felügyeleti hatóságától, hogy nyújtson számára támogatást a végrehajtás/foganatosítás tekintetében felmerülő bármely nehézség megoldásában. Mindkét tagállam, illetve azok nemzeti felügyeleti hatóságai igyekeznek egymással együttműködni e célból.

5. cikk

Együttműködés a nemzeti felügyeleti hatóságok között

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok adott esetben információkat cserélnek egymással, különösen ami a munka- és döntéshozatali folyamataikkal, a legjobb gyakorlatokkal és bevált eljárásokkal, valamint az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos információkat illeti. A nemzeti felügyeleti hatóságok e célból részt vehetnek és együttműködhetnek egy rendszeres időközönként ülést tartó hálózatban.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok együttműködnek – együttműködési megállapodások révén – annak érdekében, hogy segítsék egymást nyomonkövetési és felügyeleti feladataik ellátásában, valamint az ellenőrzések és a vizsgálatok lebonyolításában, különösen határon átnyúló szolgáltatásnyújtás esetén, valamint egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérben nyújtott léginavigációs szolgáltatásnyújtás esetében.

(3) A két vagy több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre kiterjedő léginavigációs szolgáltatásnyújtás esetében, különösen a funkcionális légtérblokkok tekintetében az érintett tagállamok adott esetben megállapodást kötnek az érintett léginavigációs szolgáltatóknak az e rendelet alapján általuk vagy hatóságaik által végzendő felügyeletéről.

(4) Egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérben nyújtott léginavigációs szolgálatok esetében a (3) bekezdésben említett megállapodásokban rendelkeznek arról, hogy az e rendeletben megállapított feladatok mentesítését, valamint az e feladatok végrehajtása utáni eredményeket minden tagállam vagy annak hatósága kölcsönösen elismerje. A megállapodásokban arról is rendelkeznek, hogy melyik nemzeti felügyeleti hatóság felel a 4. cikk (1) bekezdésében említett feladatokért.

(5) Amennyiben azt a nemzeti jog lehetővé teszi, regionális együttműködési célból a nemzeti felügyeleti hatóságok a felügyeleti feladatok megosztásáról is megállapodhatnak egymással.

(5a) Az e cikkben említett megállapodásokról értesíteni kell a Bizottságot.

III. FEJEZET

SZOLGÁLTATÁSNYÚJTÁS

6. cikk

A léginavigációs szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtás

(2) E rendelet 7. és 7a. cikkének, valamint 8. cikke (4) bekezdésének sérelme nélkül az (EU) 2018/1139 rendelet 40. és 41. cikkében, valamint az ezek alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelő szervezet megkülönböztetésmentes feltételek mellett jogosult az Unión belül léginavigációs szolgáltatásokat nyújtani a légtérfelhasználók számára.

(2a) Amennyiben egy tagállam az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkének (6) bekezdése alapján mentesítést adott egy léginavigációs szolgáltatónak a tanúsítvány megszerzésének kötelezettsége alól, az adott tagállam a (2) bekezdés ellenére engedélyezheti e szolgáltatónak, hogy az említett cikkben meghatározott feltételek teljesülése mellett léginavigációs szolgáltatásokat nyújtson a légtérnek az adott tagállam joghatósága alá tartozó azon részében, amelyre ezt a mentesítést megadta.

(3) A (2) bekezdés ellenére a tagállamok engedélyezhetik a katonaság számára, hogy tanúsítvány és/vagy e rendelet egészének vagy egy részének alkalmazása nélkül az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének c) pontjában említett léginavigációs szolgáltatásokat nyújtson az adott tagállam joghatósága alá tartozó légtér egészében vagy egy részében. Ilyen esetekben az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell döntéséről a Bizottságot és a többi tagállamot. E szolgáltatások nyújtásának összhangban kell állnia az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében meghatározott feltételekkel.

A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése

(1) A tagállamok az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgáltatások kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót. A tagállamok saját belátásuk szerint jelölhetnek ki légiforgalmi szolgáltató(ka)t, amennyiben az adott légiforgalmi szolgáltató(k) teljesíti(k) az e cikkben meghatározott feltételeket.

(1a) A légiforgalmi szolgáltatóknak a következő kumulatív feltételeket kell teljesíteniük:

- a) rendelkezniük kell az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikke szerinti tanúsítvánnyal vagy az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkének (5) bekezdése szerinti érvényes nyilatkozattal, kivéve, ha az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján mentesítést kaptak a tanúsítvány megszerzésének kötelezettsége alól;
- b) meg kell felelniük a nemzetbiztonsági és védelmi követelményeknek;
- c) központi ügyintézési helyüknek valamely tagállam területén kell lennie; valamint
- d) a szolgáltató több mint 50 %-ának a tagállamok vagy azok állampolgárai tulajdonában kell lennie, és a szolgáltatónak a tagállamok vagy állampolgáraik tényleges ellenőrzése alatt kell állnia, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalkozáson keresztül, kivéve, ha egy harmadik országgal kötött olyan megállapodás, amelyben az Unió részes fél, másként rendelkezik.

A c) és d) ponttól eltérve egy tagállam olyan légiforgalmi szolgáltatót is kijelölhet arra, hogy légiforgalmi szolgáltatást nyújtson az adott tagállam joghatósága alá tartozó légtér egy korlátozott részén, amelynek központi ügyintézési helye egy harmadik országban található, és/vagy amely nem teljesíti a d) pontban foglalt feltételt, ha a légtér érintett része az adott harmadik ország joghatósága alá tartozó légtérrel határos.

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

- a) közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a kijelölő tagállam vagy annak állampolgárai tulajdonában legyenek;
- b) gazdasági tevékenységük központja vagy a létesítő okirat szerinti székhelyük a kijelölő tagállamban legyen;
- c) csak a kijelölő tagállamban lévő infrastruktúrákat használják, amennyiben az ilyen feltételek alkalmazása a szolgáltatásnyújtás szabadságának vagy a letelepedés szabadságának indokolatlan korlátozását eredményezi.

(3) A tagállamok meghatározzák az e cikkkel összhangban kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket.

(4) A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot az e cikk keretében hozott azon határozatokról, amelyek a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében az egyedi légtérblokkokon belüli légiforgalmi szolgáltatók kijelölésére vonatkoznak.

7a. cikk

MET-szolgáltatók kijelölése

(1) A tagállamok egyénileg vagy közösen, a biztonsági megfontolásokat figyelembe véve, kizárólagos alapon kijelölhetnek egy MET-szolgáltatót a joghatóságuk alá tartozó légtér egészére vagy egy részére vonatkozóan.

(2) A tagállamok az e cikk alapján hozott döntéseikről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot.

7b. cikk

A léginavigációs szolgáltatók közötti kapcsolat

(1) A léginavigációs szolgáltatók igénybe vehetik az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikke szerinti tanúsítvánnyal vagy az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkének (5) bekezdése szerinti érvényes nyilatkozattal rendelkező egyéb szolgáltatók szolgáltatásait, vagy az ilyenekkel nem rendelkező szolgáltatók szolgáltatásait, amennyiben e szolgáltatók az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint mentesültek a tanúsítvány megszerzésének kötelezettsége alól. Az ilyen együttműködést adott esetben a 8. cikkkel összhangban kell folytatni.

A 7. cikkkel összhangban kijelölt légiforgalmi szolgáltatók és a 7a. cikkkel összhangban kijelölt MET-szolgáltatók esetében az ilyen együttműködést az érintett tagállamoknak engedélyezni kell.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában, a léginavigációs szolgáltatóknak a munkakapcsolataikat írásbeli megállapodásokkal vagy azokkal egyenértékű jogi megállapodásokkal kell hivatalossá tenniük, amely megállapodásokban meghatározzák az egyes szolgáltatók konkrét kötelezettségeit – adott esetben a pénzügyi elszámolásokat is beleértve – és feladatait. Ezekről a megállapodásokról tájékoztatni kell az érintett nemzeti felügyeleti hatóságot vagy hatóságokat.

A 7. cikkkel összhangban kijelölt légiforgalmi szolgáltatók és a 7a. cikkkel összhangban kijelölt MET-szolgáltatók esetében az ilyen megállapodásokban foglalt feltételeket az érintett tagállamoknak jóvá kell hagyniuk.

8. cikk

A CNS-, AIS-, ADS-, MET-szolgáltatások és a bevezető és a repülőtéri irányítást célzó légiforgalmi szolgáltatás nyújtásának feltételei

(1) A kijelölő államok által a 7. cikk (3) bekezdése szerint meghatározott jogok és kötelezettségek sérelme nélkül, a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók dönthetnek úgy, hogy CNS-, AIS- vagy ADS-szolgáltatásokat szereznek be.

(1a) Azon esetek kivételével, amikor a tagállamok a 7a. cikkkel összhangban MET-szolgáltatókat jelöltek ki, a tagállamok engedélyezhetik a légiforgalmi szolgáltatók számára MET-szolgáltatások beszerzését.

(1b) A tagállamok engedélyezhetik a repülőtér-üzembentartóknak vagy a repülőtér-üzembentartók egy csoportjának, hogy a repülőtéri irányítás és/vagy a bevezető irányítás céljából légiforgalmi szolgáltatásokat szerezzenek be.

Ilyen esetben a tagállamoknak jóvá kell hagyniuk a kiírási feltételeket, beleértve a szolgáltatás minőségére vonatkozó követelményeket is. A tagállamok az e bekezdésben említett közbeszerzés eredményeként kiválasztott szolgáltatót jelölik ki.

(4) A CNS-, az AIS-, az ADS-, a MET- vagy a bevezető és a repülőtéri irányítást célzó légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató csak az (1), (1a) vagy (1b) bekezdés szerinti közbeszerzés eredményeként választható és adott esetben jelölhető ki valamely tagállamban történő szolgáltatásnyújtás céljából, amennyiben teljesíti az alábbi kumulatív feltételeket:

- a) rendelkezik az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikke szerinti tanúsítvánnyal vagy az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikkének (5) bekezdése szerinti érvényes nyilatkozattal, kivéve, ha az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján mentesítést kapott a tanúsítvány megszerzésének kötelezettsége alól;
- b) központi ügyvezetésének helye valamelyik tagállam területén található;
- c) több mint 50 %-a tagállamok vagy azok állampolgárai tulajdonában van, és az a tagállamok vagy állampolgáraik tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalkozáson keresztül, kivéve ha erre harmadik országgal kötött olyan megállapodás vonatkozik, amelyben az Unió részes fél; és
- d) a szolgáltató megfelel a nemzeti biztonsági és védelmi előírásoknak.

A b) és c) ponttól eltérve, a globális műholdas szolgáltatást nyújtó minden olyan szolgáltató, amely az (EU) 2018/1139 rendelet 41. cikke alapján e rendelet elfogadását megelőzően tanúsítványt szerzett a szolgáltatások Unión belüli nyújtására, kiválasztható az ilyen szolgáltatásoknak az Unióban történő nyújtására, még akkor is, ha nem teljesíti a b) és c) pontban meghatározott feltételeket.

(5) A 13., a 13a., a 13b. és a 17. cikk, valamint az e cikkekhez kapcsolódó, a 18. cikk alapján elfogadott végrehajtási szabályok nem alkalmazandók az (1a) és (1b) bekezdés szerint lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeként kiválasztott MET-szolgáltatók által nyújtott MET-szolgáltatásokra vagy az ilyen eljárás eredményeként kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra. Az érintett légiforgalmi szolgáltatóknak ellenőrzési célból releváns adatokat kell szolgáltatniuk a nemzeti felügyeleti hatóság és a Bizottság számára a léginavigációs szolgáltatások teljesítményéről a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületeken, valamint a biztonság területén.

Közös információs szolgáltatások nyújtása

(1) CIS-szolgáltatások nyújtása esetén a továbbított adatoknak meg kell felelniük a pilóta nélküli légi járművek forgalmának irányításához szükséges szolgáltatások biztonságos és védett nyújtásához előírt integritási és minőségi követelményeknek.

(2) A CIS-szolgáltatónak a következő kumulatív követelményeknek kell megfelelnie:

- a) eleget kell tennie a nemzetbiztonsági és védelmi követelményeknek;
- b) központi ügyintézési helyének valamely tagállam területén kell lennie; valamint
- c) több mint 50 %-ának a tagállamok vagy azok állampolgárai tulajdonában kell lennie, és a tagállamok vagy állampolgáraik tényleges ellenőrzése alatt kell állnia, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalkozáson keresztül, kivéve ha egy harmadik országgal kötött olyan megállapodás, amelyben az Unió részes fél, másként rendelkezik.

(3) Azokat a költségeket, amelyeken a CIS-szolgáltatás ára alapul, az érintett szolgáltató egyéb tevékenységeire vonatkozó elszámolásoktól elkülönített számlán kell feltüntetni, és azokat az érintett nemzeti felügyeleti hatóság számára elérhetővé kell tenni.

Amennyiben a CIS-szolgáltatások nyújtására kizárólagos alapon kerül sor, a tagállamok előírják, hogy a CIS-szolgáltatásokért kért árak az érintett szolgáltatás nyújtásának állandó és változó költségein kell alapulnia és/vagy tartalmaznia kell a megfelelő kockázatmegterülést tükröző észszerű felárat.

(4) A CIS-szolgáltató által megszabott árat az érintett nemzeti felügyeleti hatóságnak értékelnie kell és jóvá kell hagynia. Az ilyen szolgáltatások árát nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(5) A pilóta nélküli légi járműveknek az U-space légtérben való biztonságos üzemeltetéséhez szükséges adatokat a léginnavigációs szolgáltatóknak megkülönböztetéstől mentesen, a nemzetbiztonság, a közrend vagy a védelempolitikai érdekek sérelme nélkül elérhetővé kell tenniük. A CIS-szolgáltatók ezeket az adatokat kizárólag az általuk nyújtott szolgáltatások operatív céljaira használhatják fel.

Az ilyen adatokhoz való hozzáférés díjainak az adatok elérhetővé tételével járó többletköltségeken, valamint az adatok előállításának költségein kell alapulniuk, amennyiben ez utóbbi költségekre a 20. cikk nem terjed ki, kivéve ha a tagállamok más pénzügyi forrásokat használnak fel az ilyen költségek fedezésére.

9a. cikk

Az általános légi forgalomra vonatkozó működési adatok rendelkezésre állása és az ezen adatokhoz való hozzáférés

(1) Az általános légi forgalom tekintetében valamennyi léginavigációs szolgáltatónak, légtérfelhasználónak, repülőtérenk és a hálózatmenedzsernek valós időben, megkülönböztetéstől mentesen és a nemzetbiztonság, a közrend vagy a védelempolitikai érdekek sérelme nélkül elérhetővé kell tennie a releváns működési adatokat, többek között határokon átnyúlóan és uniós szinten is. Az adatok ilyen elérhetőségének a tanúsítvánnyal vagy nyilatkozattal rendelkező léginavigációs szolgáltatók, a biztonsági és védelmi tevékenységekért felelős katonai szervezetek, a katonai léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók és a repülőterek, valamint a hálózatmenedzser javát kell szolgálnia. Az adatokat csak operatív célokra lehet felhasználni.

(3) Az (1) bekezdésben említett releváns működési adatokhoz való hozzáférést ingyenesen kell biztosítani a biztonságért, a közrendért és a védelemért felelős hatóságok, a nemzeti felügyeleti hatóságok, az illetékes nemzeti hatóságok, a hálózatmenedzser és az (EU) 2018/1139 rendelettel összhangban az Ügynökség számára.

(4) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban meghatározza az e cikk hatálya alá eső konkrét működési adatokat és meghatározza az ilyen adatszolgáltatás technikai vonatkozásait.

9b. cikk

Teljesítmény-felülvizsgálati szerv

(1) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktus útján kijelölhet egy független és pártatlan teljesítmény-felülvizsgálati szervet. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv nem rendelkezhet szabályozási funkcióval vagy egyéb döntéshozatali jogkörrel. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szerepe arra korlátozódik, hogy kérésre tanácsot adjon és segítséget nyújtson a Bizottság és a nemzeti felügyeleti hatóságok részére mindenekelőtt a releváns adatok gyűjtésével, vizsgálatával, validálásával és terjesztésével, valamint a 10–18. cikkben meghatározott teljesítményrendszer és a 19–23. cikkben meghatározott díjszámítási rendszer végrehajtásával kapcsolatban. Továbbra is a Bizottság és a nemzeti felügyeleti hatóságok felelősek az e rendelet szerinti feladataik és kötelezettségeik teljesítéséért. A Bizottság felügyeli a teljesítmény-felülvizsgálati szerv feladatainak helyes végrehajtását.

(2) Amennyiben a Bizottság úgy dönt, hogy az (1) bekezdés alapján teljesítmény-felülvizsgálati szervet jelöl ki, a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban részletes szabályokat fogad el mindenekelőtt a teljesítmény-felülvizsgálati szerv kijelölésének időtartamával, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv összetételével, a kiválasztási és kinevezési eljárással, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv tagjainak – többek között adott esetben a teljesítmény-felülvizsgálati szerv elnökének – hivatali idejével, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv tagjainak nyújtandó juttatásokkal, költségtérítéssel és díjazással, a teljesítmény-felülvizsgálati szervnek az e rendelettel összhangban és annak keretein belül ellátott feladataival, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv tevékenységei finanszírozásának konkrét módozataival kapcsolatban.

10. cikk

Teljesítményrendszer

(1) Az egységes európai égbolt keretében a léginavigációs szolgálatok és a hálózatmenedzsment teljesítményének növelés e céljából a léginavigációs szolgáltatásokra és a hálózatmenedzsmentre vonatkozó teljesítményrendszert kell alkalmazni e cikkel és a 11–18. cikkel összhangban.

(2) A teljesítményrendszer végrehajtása referencia-időszakokban történik, melyek időtartama legalább három, legfeljebb öt év lehet. A teljesítményrendszer magában foglalja a következőket:

a) az egész Unióra érvényes, az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok minden referencia-időszak tekintetében olyan fő teljesítményterületeken, mint a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;

b) teljesítménytervek, amelyek kötelező teljesítménycélokat és adott esetben ösztönző rendszereket tartalmaznak az a) pontban említett fő teljesítményterületeken, valamennyi referencia-időszak vonatkozásában;

c) a teljesítmény rendszeres felülvizsgálata, folyamatos ellenőrzése és összehasonlító teljesítményértékelése az a) pontban említett fő teljesítményterületeken és az Ügynökséggel együttműködésben meghatározott releváns biztonsági mutatók fényében.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett teljesítményrendszer a következőkön alapul:

- a) a léginavigációs szolgálatok és a hálózatmenedzsment teljesítményére vonatkozó adatok gyűjtése, megerősítése, vizsgálata, értékelése és terjesztése minden érintett fél – a léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a repülőtér üzemeltetők, a nemzeti felügyeleti hatóságok, az illetékes nemzeti hatóságok és más nemzeti hatóságok, az Ügynökség, a hálózatmenedzser és az EUROCONTROL – tekintetében;
- b) a célok meghatározásához használt fő teljesítménymutatók a (2) bekezdés a) pontjában említett fő teljesítményterületeken ;
- c) a teljesítmény ellenőrzésére vonatkozó mutatók a (2) bekezdés a) pontjában említett fő teljesítményterületeken, valamint az Ügynökséggel együttműködésben meghatározott biztonsági mutatók;
- cc) a bontási értékek kiszámításának módszertana;
- d) a léginavigációs szolgáltatásokra és a hálózatmenedzsmentre vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok meghatározását vezérlő elvek, valamint e tervek tartalma;
- e) a léginavigációs szolgáltatásokra és a hálózatmenedzsmentre vonatkozó teljesítményterv-tervezetek és célok értékelése;
- f) a teljesítménytervek nyomon követése, beleértve a teljesítménytervek és teljesítménycélok felülvizsgálatára, valamint az uniós szintű teljesítménycélokra a referencia-időszak során történő felülvizsgálatára vonatkozó megfelelő riasztási mechanizmusokat;
- g) adott esetben a léginavigációs szolgáltatók összehasonlító teljesítményértékelése;
- h) ösztönző rendszerek, többek között abban az esetben alkalmazandó pozitív pénzügyi ösztönzők és visszatartó intézkedések, ha a légiforgalmi szolgáltató a referencia-időszakban nem teljesíti vagy túlteljesíti a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó releváns kötelező teljesítménycélokat, kivéve ha ez az alul- vagy túlteljesítés a légiforgalmi szolgáltató által nem befolyásolható okokra vezethető vissza;
- i) a forgalomra és a költségekre vonatkozó kockázatmegosztási mechanizmusok;
- j) a célok kitűzésére, a teljesítménytervek és teljesítménycélok értékelésére, a nyomon követésre és a teljesítményértékelésre vonatkozó ütemtervek;

- l) a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtására jelentős hatást gyakorló, előre nem látható jelentős események kezelésére szolgáló mechanizmusok.
- (4) A teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélok meghatározása, a teljesítménytervezetek elkészítése és értékelése, többek között a szolgáltatások közötti költségmegosztás, valamint a léginavigációs szolgáltatások és a hálózatmenedzsment teljesítményének ellenőrzése és összehasonlító teljesítményértékelése során figyelembe kell venni a helyi körülmények hatását, valamint a légiforgalmi szolgáltató vagy a hálózatmenedzser által nem befolyásolható tényezőket.

11. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok meghatározása

(1) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással és e cikk (2)–(3) bekezdésével összhangban minden referencia-időszakra nézve elfogadja az útvonalon léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületeken, és meghatározza az említett időszak hosszát. Ezekkel az uniós szintű teljesítménycélokkal összefüggésben a Bizottság kiegészítő kiindulási értékeket, riasztási küszöbértékeket, bontási értékeket és referenciacsoportokat határozhat meg annak érdekében, hogy lehetővé tegye a teljesítményterv-tervezetek értékelését és jóváhagyását a 13. cikk (3) és (3a) bekezdésében említett kritériumokkal, valamint a 13a. cikkel összhangban.

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

a) a teljesítménycéloknak a léginavigációs szolgáltatások környezeti, működési és gazdasági teljesítményének fokozatos javítását kell célozniuk;

b) a teljesítménycéloknak reálisnak és az érintett referencia-időszak alatt megvalósíthatónak kell lenniük, lehetővé téve a léginavigációs szolgáltatások hatékony, fenntartható és reziliens biztosítását, ugyanakkor előmozdítva a hosszabb távú technológiai fejlesztéseket;

c) figyelembe kell venniük a referencia-időszak gazdasági és működési kontextusát, beleértve a forgalom-előrejelzéseket és a működési adatokat, valamint a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségeket, továbbá az uniós környezetvédelmi célkitűzések teljesítésének szükségességét;

d) figyelembe kell venniük a 10. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett biztonsági mutatókat.

(3) Uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatainak előkészítése céljából a Bizottság konzultál a nemzeti hatóságokkal, az EUROCONTROL-lal és az operatív érdekelt felekkel, begyűjti tőlük a szükséges információkat, és amennyiben a 9b. cikkel összhangban teljesítmény-felülvizsgálati szerv kijelölésére került sor, kikérheti a teljesítmény-felülvizsgálati szerv véleményét.

13. cikk

A léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménytervek és teljesítménycélok

(1) A tagállamok minden referencia-időszakra nézve egyénileg vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén közösen elfogadnak egy, a nemzeti felügyeleti hatóság által adott esetben más nemzeti hatóságoktól kapott információk felhasználásával – mindenekelőtt a kijelölt légiforgalmi szolgáltató(k)tól kapott információk alapján – elkészített teljesítményterv-tervezetet az adott szolgáltató által nyújtott és – adott esetben – más szolgáltatóktól beszerzett valamennyi léginavigációs szolgáltatásra vonatkozóan.

A teljesítményterv-tervezetet az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell elfogadni.

(1a) Az egyes referencia-időszakok kezdetét megelőzően, a költségarányosság elvét figyelembe véve minden nemzeti felügyeleti hatóságnak meg kell határoznia az útvonali és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások közös költségeinek a két szolgáltatási kategória közötti elosztására vonatkozó kritériumokat. A nemzeti felügyeleti hatóságnak fel kell tüntetnie ezt az információt a teljesítményterv-tervezetben. A nemzeti felügyeleti hatóságnak biztosítania kell, hogy a díjak költségalapja megfeleljen e kritériumoknak és a 20. cikk követelményeinek.

(1b) A nemzeti felügyeleti hatóságnak minden referencia-időszak tekintetében, a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületeket illetően meg kell határozni és fel kell tüntetnie a teljesítményterv-tervezetben az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévő teljesítménycélokat és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélokat. A szóban forgó teljesítményterv-tervezeteknek figyelembe kell venniük az európai ATM-főtervet, valamint a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségeket, továbbá a releváns uniós biztonsági előírások betartásának és az uniós környezetvédelmi célkitűzések teljesítésének szükségességét.

(2) Az (1) bekezdésben említett teljesítményterv-tervezetnek tartalmaznia kell az EUROCONTROL és a hálózatmenedzser vagy adott esetben helyi források által szolgáltatott releváns információkat, mindenekelőtt forgalom-előrejelzéseket és működési adatokat.

A teljesítményterv-tervezet elkészítése során a nemzeti felügyeleti hatóságnak konzultálnia kell a légtérhasználók képviselőivel és – amennyiben szükséges – a katonai hatóságokkal, a repülőter-üzembentartókkal és a repülőter koordinátorokkal, valamint – amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság és az illetékes nemzeti hatóság két külön szerv – az illetékes nemzeti hatósággal is. Ellenőrizni kell az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az az alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelést.

(3) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, a teljesítményterv-tervezetbe foglalandó teljesítménycélok az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját a helyi körülményeket, valamint a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületek és a biztonság közötti kölcsönös függőségeket figyelembe véve, az alábbi kritériumok mindegyike vagy egy része alapján kell megállapítani:

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

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

c) az érintett légiforgalmi szolgáltató tervezett teljesítményszintjének összehasonlítása a releváns referenciacsoporton belül.

A teljesítménycélok összhangjának a költséghatékonyság fő teljesítményterületén való értékelésekor figyelmen kívül kell hagyni a 20. cikk (3) bekezdésének b), d) és e) pontjában említett költségeket.

(3a) Ezenkívül az elfogadott teljesítményterv-tervezetnek teljesítenie kell a következő feltételeket:

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

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

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

(3b) Az elfogadott teljesítményterv-tervezeteket nyilvánosan elérhetővé kell tenni, az érzékeny információk bizalmas kezelésének sérelme nélkül.

(5) Az elfogadott teljesítményterv-tervezeteket a 13a. cikkkel összhangban értékelés és jóváhagyás céljából be kell nyújtani a Bizottsághoz.

13a. cikk

A teljesítménycélok és a teljesítménytervek Bizottság általi értékelése

(1) A Bizottság a 13. cikk (3) és (3a) bekezdésében meghatározott kritériumok és feltételek alapján értékeli az útvonali léginavigációs szolgáltatások teljesítménycéljait, valamint a 13. cikkben említett, elfogadott teljesítményterv-tervezeteket.

(2) Amennyiben a 13. cikk (3) bekezdésében meghatározott kritériumok alapján nem lehet megállapítani az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok összhangját az uniós szintű teljesítménycélokkal, a Bizottság értékeli, hogy a teljesítményterv-tervezetben megadott információk és a biztonsági megfontolások fényében az ezen kritériumoktól való eltérés indokolható-e a helyi körülmények és/vagy a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségek alapján. Amennyiben ez a helyzet, úgy kell tekinteni, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A Bizottság engedélyezheti, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok a költséghatékonyság vagy a kapacitás fő teljesítményterületén eltérjenek az uniós szintű teljesítménycéloktól, amennyiben a környezetvédelem fő teljesítményterülete tekintetében biztosítani kell az ezen szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangot. Engedélyezni kell továbbá az eltéréseket az (EU) 2018/1139 rendeletben és az annak alapján elfogadott végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott releváns uniós biztonsági követelményeknek való megfelelés lehetővé tétele érdekében.

(3) Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy az elfogadott teljesítményterv-tervezet megfelel a 13. cikk (3) és (3a) bekezdésében foglalt, az e cikk (2) bekezdésével együttesen értelmezett kritériumoknak és feltételeknek, a 37. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárással összhangban jóváhagyja azt.

(4) Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy kétségek merülnek fel a teljesítményterv-tervezetnek a 13. cikk (3) és (3a) bekezdésében foglalt, az e cikk (2) bekezdésével együttesen értelmezett kritériumoknak és feltételeknek való megfelelését illetően, kezdeményezi az érintett teljesítményterv-tervezet részletes vizsgálatát, és szükség esetén további információt kér az érintett tagállamtól.

(5) Amennyiben a részletes vizsgálat elvégzését követően a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv-tervezet megfelel a 13. cikk (3) és (3a) bekezdésében foglalt, az e cikk (2) bekezdésével együttesen értelmezett kritériumoknak és feltételeknek, a 37. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárással összhangban jóváhagyja azt.

Amennyiben viszont a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv-tervezet nem áll összhangban ezekkel a kritériumokkal és feltételekkel, a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárással összhangban határozatot fogad el, amelyben meghatározza az érintett tagállam(ok) által meghozandó korrekciós intézkedéseket.

Az érintett tagállam(ok) tájékoztatja/tájékoztatják a Bizottságot az említett határozat nyomán meghozott intézkedésekről, valamint információt közöl(nek) annak igazolására, hogy ezen intézkedések megfelelnek az említett határozatnak.

Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy az említett intézkedések elegendőek a határozatának való megfeleléshez, erről értesíti az érintett tagállamo(ka)t, és a 37. cikk (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárással összhangban jóváhagyja a teljesítményterv-tervezetet.

Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy az említett intézkedések nem elegendők a határozatnak való megfeleléshez, erről értesíti az érintett tagállamot, és adott esetben intézkedéseket tesz a meg nem felelés kezelése érdekében, beleértve az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikkében előírt intézkedéseket is.

(6) A Bizottság által e cikkel összhangban [...] jóváhagyott teljesítményterv-tervezeteket az érintett tagállamok végleges tervként elfogadják, és azokat az érzékeny információk bizalmas kezelésének sérelme nélkül nyilvánosan elérhetővé teszik.

13b. cikk

Teljesítményellenőrzés

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságnak az illetékes nemzeti hatósággal – amennyiben a két hatóság két külön szerv – együttműködve értékelnie kell, hogy a joghatóságuk alá tartozó légtérben nyújtott léginavigációs szolgáltatások megfelelnek-e a 13a. cikkel összhangban jóváhagyott teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélokkal, hogy e tervek végrehajtása megfelelő-e, valamint hogy végre kell-e hajtania a 10. cikk (3) bekezdésének h) pontjában említett rendszerekből eredő pozitív ösztönzőket vagy visszatartó intézkedéseket.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságnak rendszeres jelentéseket kell kiadnia a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók által nyújtott léginavigációs szolgáltatások teljesítményének ellenőrzéséről, és ezen értékelések eredményeit az érzékeny információk bizalmas kezelésének sérelme nélkül nyilvánosan elérhetővé kell tennie.

A kijelölt légiforgalmi szolgáltatóknak rendelkezésre kell bocsátaniuk az ezen ellenőrzéshez szükséges információkat és adatokat. Ezeknek magukban kell foglalniuk a nyújtott szolgáltatások tényleges költségeire vonatkozó információkat és adatokat is, valamint – adott esetben és az érzékeny információk bizalmas kezelésének sérelme nélkül – a más szolgáltatóktól beszerzett szolgáltatások tényleges költségeire vonatkozó adatokat.

(2a) Amennyiben a teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélokat nem érik el, vagy a teljesítménytervet helytelenül hajtják végre, a nemzeti felülvizsgálati hatóságnak értékelnie kell, hogy ez biztonsági megfontolásokra vagy a légiforgalmi szolgáltató által nem befolyásolható külső tényezőkre vezethető-e vissza. A nemzeti felülvizsgálati hatóságnak mindenekelőtt fel kell mérnie, hogy a hálózat általános működésének javítása céljából elfogadott intézkedések esetleges káros hatásai milyen következményekkel járnak a légiforgalmi szolgáltató tényleges teljesítményére nézve. Amennyiben az alulteljesítést nem indokolják biztonsági megfontolások vagy külső tényezők, a nemzeti felülvizsgálati hatóság a légiforgalmi szolgáltató számára korrekciós intézkedések végrehajtását írja elő.

(2b) A pénzügyi ösztönzőknek és visszatartó intézkedéseknek figyelembe kell venniük a szolgáltatás minőségének romlását, és arányosnak kell lenniük az elért teljesítmény és a jóváhagyott teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélok közötti eltérés mértékével.

Pénzügyi ösztönzőket és visszatartó intézkedéseket csak akkor lehet alkalmazni, ha a túl- vagy alulteljesítés oka az érintett légiforgalmi szolgáltatóra vezethető vissza. Az ilyen visszatartó intézkedések nem lehetnek hatással az adott légiforgalmi szolgáltató pénzügyi életképességére, valamint a szolgáltatásnyújtás biztonságára és minőségére.

(3) A Bizottság rendszeresen értékeli az uniós szintű teljesítménycélok általános elérését és az eredményekről tájékoztatja a 37. cikk (1) bekezdésében említett bizottságot.

16. cikk

Hálózati teljesítményterv

(1) A hálózatmenedzser minden referencia-időszakra nézve hálózati teljesítményterv-tervezetet készít a 27. cikk (7) bekezdésében említett, együttműködésen alapuló döntéshozatali eljárással összhangban.

A hálózati teljesítményterv-tervezeteket az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását követően és az adott referencia-időszak kezdete előtt kell kidolgozni. Teljesítménycélokat kell tartalmaznia a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett fő teljesítményterületeken.

(2) A hálózati teljesítményterv-tervezetet értékelés és elfogadás céljából be kell nyújtani a Bizottságnak.

(2a) A Bizottság a hálózati teljesítményterv-tervezetet a következő alapvető kritériumok alapján értékeli:

a) a teljesítmény idővel bekövetkező javulásának mérlegelése a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakra nézve, továbbá az előző referencia-időszakot és a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot egyaránt magában foglaló időszakra nézve, valamint az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez nyújtott hozzájárulás;

b) a hálózati teljesítményterv-tervezet teljessége és következetessége az adatok és az alátámasztó anyagok tekintetében, beleértve az alapul vett fő feltételezéseket és a forgalom-előrejelzéseket is.

(2b) Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a hálózati teljesítményterv-tervezet teljes, és megfelelő teljesítményjavulást tükröz, a hálózati teljesítményterv-tervezetet végleges tervként elfogadja. Ellenkező esetben a Bizottság felülvizsgált hálózati teljesítményterv-tervezet benyújtására kéri fel a hálózatmenedzsert.

17. cikk

A teljesítménycélok és teljesítménytervek felülvizsgálata egy adott referencia-időszakban

(1) Amennyiben egy referencia-időszakban az uniós szintű teljesítménycélok a jelentősen megváltozott körülmények fényében vagy biztonsági megfontolásból már nem megfelelőek, és amennyiben egy vagy több cél felülvizsgálata szükséges és arányos, a Bizottság felülvizsgálja ezeket az uniós szintű teljesítménycélokat. Ilyen határozatok meghozatalára a 11. cikk alkalmazandó.

Amennyiben egy ilyen felülvizsgálatot követően a 13. cikk (6) bekezdésével összhangban elfogadott teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélok már nem állnak összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, a tagállamok felülvizsgálják e terveket az érintett teljesítménycélok tekintetében. E tervek felülvizsgálatára a 13. és a 13a. cikket kell alkalmazni. A 13. cikk (2) bekezdésében említett konzultációt ezen albekezdés alkalmazásában azon teljesítménycélokra és a teljesítményterv-tervezetek azon részeire lehet korlátozni, amelyeket a felülvizsgálat közvetlenül vagy közvetve érint.

Az első albekezdésben említett felülvizsgálatot követően a hálózatmenedzsernek új teljesítményterv-tervezetet kell kidolgoznia. Az új terv elfogadására a 16. cikket kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdésben említett, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó határozatnak átmeneti rendelkezéseket kell tartalmaznia a felülvizsgált végleges teljesítménytervek hatálybalépéséig tartó időszakra nézve. A felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat és az átmeneti rendelkezéseket nem lehet visszamenőleges hatállyal alkalmazni.

(2a) A megbízható forgalom-előrejelzések kiadását ellehetetlenítő hálózati válság esetén a (2) bekezdésben említett átmeneti rendelkezések magukban foglalhatják a teljesítményrendszer felfüggesztését az új, megbízható előrejelzések rendelkezésre állásáig. Ilyen esetben a Bizottság az (1) bekezdésben említett határozatban meghatározza a kapcsolódó feltételeket, beleértve az alkalmazandó díjak szükséges kiigazítását.

(3) A tagállamok egy adott referencia-időszakban egy vagy több teljesítménycél felülvizsgálatát végezhetik el, ha elérték a riasztási küszöbértékeket, vagy ha bizonyítást nyer, hogy a teljesítménycélok alátámasztására használt kiindulási adatok, feltételezések és magyarázatok már nem pontosak, jelentős mértékben és tartósan megváltoztak, és ez a változás a teljesítményterv elfogadásának időpontjában nem volt előrelátható.

Ilyen esetben a tagállamok az érintett célok tekintetében, a 13. és a 13a. cikkben meghatározott eljárásokkal összhangban felülvizsgálják a teljesítményterveket. A 13. cikk (2) bekezdésében említett konzultációt ezen albekezdés alkalmazásában azon teljesítménycélokra és a teljesítményterv-tervezetek azon részeire lehet korlátozni, amelyeket a felülvizsgálat közvetlenül vagy közvetve érint.

18. cikk

A teljesítményrendszer végrehajtása

A teljesítményrendszer végrehajtása érdekében a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 10. cikk (3) bekezdése, a 11., a 13., a 13a., a 13b., a 16. és a 17. cikk tekintetében, különös tekintettel a teljesítményterv-tervezetek elkészítésére, értékelésére, jóváhagyására és felülvizsgálatára, a teljesítménycélok meghatározására, a teljesítmény ellenőrzésére, az összehasonlító teljesítményértékelés módszertanára, az ösztönző rendszerekre, a korrekciós intézkedések meghozatalára, valamint valamennyi eljárás ütemtervére.

19. cikk

Díjszámítási alapelvek

(1) A tagállamok azon lehetőségének sérelme nélkül, hogy az e cikk hatálya alá tartozó légi navigációs szolgáltatások nyújtását közforrásból finanszírozzák, a léginavigációs szolgáltatások díjait a légtérfelhasználókra vonatkozóan kell meghatározni, kivetni és érvényesíteni, a Chicagói Egyezmény 15. cikkének és ennek a cikknek, a 20–22. cikknek, valamint a 23. cikk alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusoknak megfelelően. Az e cikk, valamint a 20–22. cikk alapján létrehozott díjszámítási rendszernek összhangban kell lennie az EUROCONTROL által az útvonaldíjak kiszámítására létrehozott díjszámítási rendszerrel, és különösen az EUROCONTROL-nak az útvonaldíjak költségalapjának megállapítására és az egységdíjak kiszámítására vonatkozó alapelveivel.

(2) A díjak a légi navigációs szolgáltatóknak a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített referencia-időszakok során a légtérfelhasználók számára vagy javára rendelkezésre bocsátott szolgáltatások és funkciók nyújtása kapcsán felmerült költségein alapulnak. Ezek a költségek magukban foglalhatják az eszközök észszerű megtérülését.

(3) A díjaknak ösztönözniük kell a léginavigációs szolgáltatások biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható biztosítását, a nagy fokú biztonság és a költséghatékonyság céljából, ugyanakkor csökkentik a légi közlekedés környezeti hatásait.

(5) A léginavigációs szolgáltatóknak az e cikkel összhangban a légtérfelhasználókra kivetett díjakból származó bevételei nem használhatók fel olyan szolgáltatások finanszírozására, amelyeket az adott léginavigációs szolgáltató a 8. cikkel összhangban piaci feltételek mellett nyújt, sem pedig az adott szolgáltató által végzett bármilyen más kereskedelmi tevékenység finanszírozására.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított és tényleges költségeire vonatkozó pénzügyi adatokat jelenteni kell a nemzeti felügyeleti hatóságoknak.

20. cikk

A díjak költségalapja

(1) A léginavigációs szolgáltatások díjainak költségalapja az érintett útvonali díjszámítási körzetben és közellkörzeti díjszámítási körzetben nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó, a 13a. cikk (6) bekezdésével összhangban elfogadott teljesítménytervekben megállapított költségeknek felel meg.

(2) Az (1) bekezdésben említett megállapított költségeknek magukban kell foglalniuk a releváns berendezések és szolgálatok költségeit, a tőkeköltségeket és az eszközök értékcsökkenését, valamint a karbantartás, az üzemeltetés, az igazgatás és az ügyvitel költségeit és más személyzeti költségeket.

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

b) a nemzeti felügyeleti hatóságoknál, az illetékes nemzeti hatóságoknál és más nemzeti hatóságoknál a léginavigációs szolgáltatók felügyelete kapcsán felmerülő költségek, amennyiben a tagállam így határoz;

c) a léginavigációs szolgáltatóknál a léginavigációs szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban felmerülő költségek, amennyiben a tagállam így határoz;

d) a léginavigációs szolgáltatóknál a hálózati funkciókkal – és különösen a hálózatmenedzserrel való együttműködéssel –, valamint a 2. cikk 9. pontjában ismertetett egyéb funkciókkal kapcsolatban felmerülő költségek;

e) a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésről szóló, 1960. december 13-i nemzetközi EUROCONTROL-egyezmény legutóbbi módosított változatából eredő költségek, amennyiben a tagállam így határoz.

(4) A megállapított költségek nem foglalják magukban a tagállamok által a 42. cikknek megfelelően kiszabott szankciók költségeit.

(5) A mind az útvonali léginavigációs szolgáltatásokhoz, mind pedig a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket a nemzeti felügyeleti hatóságok által a 13. cikk (1a) bekezdésének megfelelően meghatározott kritériumokkal összhangban kell megosztani. Az útvonali léginavigációs szolgáltatások és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások között nem megengedett a keresztámogatás. A fenti két kategória egyikébe tartozó, különböző léginavigációs szolgáltatások közötti keresztámogatás csak objektív okokkal megindokolt és átláthatóan azonosított esetekben megengedett, összhangban a 25. cikk (3) bekezdésével.

(6) A kijelölt légiforgalmi szolgáltatók részletesen tájékoztatják költségalapjukról a nemzeti felügyeleti hatóságot és a Bizottságot. E célból a költségeket a személyzeti költségek, a személyzeti költségektől eltérő működési költségek, az értékcsökkenési költségek, a tőkeköltségek, a 20. cikk (3) bekezdésében említett költségek és a rendkívüli költségek megkülönböztetésével kell lebontani.

21. cikk

Díjszámítási körzet és egységdíjak

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

(1a) A 20. cikk (5) bekezdése első albekezdésének sérelme nélkül a tagállamok a referencia-időszakok kezdete előtt meghatározzák a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó díjszámítási körzeteket és azonosítják az egyes díjszámítási körzetek hatályába tartozó légiforgalmi szolgáltatókat. A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktus útján meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a tagállamok a referencia-időszakok folyamán módosíthatnak vagy létrehozhatnak egy új közelkörzeti díjszámítási körzetet.

(2) Az egységdíjakat a tagállamok határozzák meg, és a Bizottság ellenőrzi, hogy azok megfelelnek-e a 19. és 20. cikknek, valamint e cikknek. Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy az egységdíj nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett tagállam ennek megfelelően felülvizsgálja és adott esetben módosítja az egységdíjat.

22. cikk

A díjak megállapítása

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

(2) Valamely útvonali díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó léginavigációs szolgáltatás útvonali díját az adott útvonali díjszámítási körzetre megállapított egységdíj és az adott repülésre vonatkozó útvonali szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani.

(3) Valamely közelkörzeti díjszámítási körzetben egy adott repülésre vonatkozó léginavigációs szolgáltatás közelkörzeti díját az adott közelkörzeti díjszámítási körzetre megállapított egységdíj és az adott repülésre vonatkozó közelkörzeti szolgáltatási egységek alapján kell kiszámítani. A közelkörzeti díj kiszámítása céljából egy járat megközelítési és indulási fázisa egyetlen járatnak számít.

(4) Egyes, különösen könnyű légi járműveket és állami légi járműveket használó légtérfelhasználók, illetve ilyen járművekkel üzemeltetett légi járatok számára mentesítés engedélyezhető a léginavigációs díjak megfizetése alól, feltéve, hogy e mentesség költségét egyéb forrásokból fedezik és nem hárítják át más légtérfelhasználókra.

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

(5a) A Bizottság a tagállamokkal, a légitársaságokkal és a légtérhasználókkal konzultálva megvalósíthatósági tanulmányt készít a díjak modulációja által a légi forgalomra és az érdekelt felekre – így többek között a repülési útvonalakra, a kapacitásokra, a flották összetételére és a légtérhasználók költségeire – gyakorolt hatásokról, valamint a légitársaságok jövedelemsemlegességének biztosítását célzó mechanizmusokról. Ennek a tanulmánynak ki kell terjednie arra a kérdésre, hogy a versenyképességi szempontokra, a meglévő ösztönző rendszerekre és az egyéb ismert alternatívákra figyelemmel az említett moduláció miként járul hozzá az egységes európai égbolt tekintetében az 1. cikk (1) bekezdésében és az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben említett célok megvalósításához. A Bizottság a tanulmány alapján iránymutatásokat fogadhat el annak céljából, hogy lehetővé tegye a tagállamok számára a díjak modulációjának önkéntes alapon történő végrehajtását.

23. cikk

A díjszámítási rendszer végrehajtása

A díjszámítási rendszer végrehajtása céljából a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján részletes követelményeket és eljárásokat fogad el a 19., 20., 21. és 22. cikk tekintetében, különös tekintettel a költségalapokra és a megállapított költségekre, az egységdíjak megállapítására és a kockázatmegosztási mechanizmusokra, valamint a díjak modulációjára.

24. cikk

A teljesítmény- és díjszámítási rendszereknek való megfelelés felülvizsgálata

(1) A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja, hogy a tagállamok és különösen a nemzeti felügyeleti hatóságok megfelelnek-e a 10–17. és a 19–22. cikknek, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusoknak. A Bizottság a teljesítmény-felülvizsgálati szervvel – amennyiben a 9b. cikknek megfelelően kijelölésre került teljesítmény-felülvizsgálati szerv – és a nemzeti felügyeleti hatóságokkal konzultálva jár el.

(2) Amennyiben a Bizottság az (1) bekezdésben említett rendelkezéseknek való meg nem felelésre utaló jeleket tapasztal, vizsgálatot indíthat. A tagállam és az érintett nemzeti felügyeleti hatóság meghallgatását követően a Bizottság négy hónapon belül lezárja a vizsgálatot.

(3) A 41. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a Bizottság megosztja a vizsgálat eredményeit az érintett tagállammal és adott esetben az érintett légiforgalmi szolgáltatóval, és véleményt adhat ki arról, hogy az adott tagállam betartotta-e a 10–17. és a 19–22. cikket, valamint a 18. és a 23. cikkben említett végrehajtási jogi aktusokat. A véleményéről értesíti az érintett tagállamot.

25. cikk

A léginavigációs szolgáltatók elszámolásainak átláthatósága

(1) A léginavigációs szolgáltatók tulajdoni, illetve jogi struktúrájuktól függetlenül évente összeállítják és közzéteszik pénzügyi elszámolásait. Ezen elszámolásoknak összhangban kell lenniük az Unió által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a léginavigációs szolgáltató jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a szolgáltatónak a lehető legnagyobb mértékben meg kell közelítenie e megfelelést. A léginavigációs szolgáltatók éves jelentést tesznek közzé, és rendszeresen független könyvvizsgálatnak vetik alá magukat az e bekezdésben említett elszámolásokra vonatkozóan.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok jogosultak hozzáférni a felügyeletük alá tartozó léginavigációs szolgáltatók elszámolásaihoz. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy más tagállamok nemzeti felügyeleti hatóságai számára is hozzáférést biztosítanak ezekhez az elszámolásokhoz.

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

- a) a 8. cikk (1) bekezdésének megfelelően beszerzett léginavigációs szolgáltatásokat és az említett rendelkezés hatálya alá nem tartozó léginavigációs szolgáltatásokat nyújt;
- b) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt és bármilyen jellegű egyéb tevékenységet végez, beleértve a CIS-t is;

c) léginavigációs szolgáltatásokat nyújt az Unióban és harmadik országokban.

A léginavigációs szolgáltatásokból eredő megállapított és tényleges költségeket le kell bontani a 20. cikk (6) bekezdésének megfelelő költségkategóriák szerint, és ezeket a bizalmas adatok védelme mellett nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

(4) A költségekre vonatkozó, a 19. cikk (6) bekezdésének megfelelően bejelentett pénzügyi adatokat és az egységdíjak kiszámítása szempontjából releváns egyéb információkat a nemzeti felügyeleti hatóság vagy egy, az érintett léginavigációs szolgáltatótól független és a nemzeti felügyeleti hatóság által jóváhagyott szervezet vizsgálja vagy ellenőrzi. Az érzékeny információk bizalmas kezelésének sérelme nélkül az audit következtetéseit nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

IV. FEJEZET

HÁLÓZATMENEDZSMENT

26. cikk

Hálózati funkciók

(1) A légiforgalmi szolgáltatási hálózat funkcióinak hozzá kell járulniuk a légtér és a szűkös erőforrások fenntartható és hatékony kihasználásához. Biztosítaniuk kell továbbá, hogy a légtérfelhasználók környezetvédelmi szempontból optimalizált útvonalakon repülhessenek és ilyen módon optimalizált profilokat alkalmazhassanak, miközben tisztességes és észszerű módon biztosítaniuk kell a légtérhez és a léginnavigációs szolgálatokhoz való hozzáférést és minimálisra kell csökkenteniük a torlódásokat. A (2) bekezdésben felsorolt hálózati funkcióknak támogatniuk kell a légtérfelhasználók számára a léginnavigációs szolgáltatásokhoz való zökkenőmentes hozzáférést, valamint a teljesítménycélokra a regionális és helyi szintű kezdeményezések támogatása mellett történő elérését, és működési követelményeken kell alapulniuk. Nem sérthetik a tagállamok légtérük feletti szuverenitását és a tagállamoknak a közrenddel, közbiztonsággal és védelmi kérdésekkel kapcsolatos felelősségeit.

(1a) Különösen az (EU) 2018/1139 rendelet 44. és 46. cikkének és az azok alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló, illetve végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül továbbra is a tagállamoknál marad a teljes körű és kizárólagos hatáskör a légtérszerkezetük és az útvonalhálózatuk kialakításával és irányításával kapcsolatban. Ezzel összefüggésben a tagállamok figyelembe veszik a környezeti vonatkozásokat, a légiforgalmi igényeket, a légi forgalom és a teljesítménytervek szezonális jellegét és összetettségét. Az e szempontokra vonatkozó határozat meghozatala előtt konzultálnak az érintett légtérfelhasználókkal vagy az ilyen légtérfelhasználókat képviselő csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal.

(2) Az (1) bekezdésben említett hálózati funkciók az alábbiak:

a) olyan légtérszerkezet kialakítása, amely biztosítja a szükséges szintű biztonságot, kapacitást, rugalmasságot, reagálóképességet és környezeti teljesítményt, továbbá a gyors léginnavigációs szolgálatok zökkenőmentes nyújtását, kellő figyelmet fordítva a biztonsági és védelmi szükségletekre;

b) ATFM;

- c) az általános légi forgalom által használt repülési frekvenciasávok terén szűkösen rendelkezésre álló erőforrások koordinálása, különösen a rádiófrekvenciák, valamint a radar válaszjeladó kódok koordinálása.
- d) a légiforgalom-irányítási kapacitás rendelkezésre bocsátása a hálózatban, a hálózatműködtetési tervben (NOP) meghatározott kötelezettségvállalásoknak megfelelően;
- e) hálózati válságok kezelése;
- f) ATFM késések hozzárendelése;
- g) az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítésére irányuló tervezési és végrehajtási tevékenységek az európai ATM-főtervvel összhangban.

(3) A tagállamoknak és valamennyi érintett operatív érdekelt félnek a hálózati funkciókat a – 27. cikk (4) bekezdésében meghatározott feladatokat ellátó – hálózatmenedzser támogatásával kell végrehajtaniuk.

(4) A (2) bekezdésben felsorolt funkciók végrehajtása érdekében hozott intézkedések tisztán operatív vagy technikai jellegűek lehetnek és nem foglalják magukban politikai mérlegelési jog gyakorlását. Figyelembe kell venniük a tagállami sajátosságokat és a helyi szinten kidolgozott javaslatokat. E feladatokat a polgári és a katonai hatóságokkal együttműködve kell végrehajtani, különösen a rugalmas légtérfelhasználással kapcsolatos eljárásokkal összhangban.

27. cikk

A hálózatmenedzser

(1) A 26. cikk (1) bekezdésében említett célkitűzések elérése érdekében a Bizottság – az (EU) 2018/1139 rendeletnek megfelelően az Ügynökség támogatásával – biztosítja, hogy a hálózatmenedzser e cikknek megfelelően hozzájáruljon a 26. cikk (2) bekezdésében meghatározott hálózati funkciók végrehajtásához. A Bizottság felügyeli a feladatainak a hálózatmenedzser általi megfelelő végrehajtását.

(2) A Bizottság az EUROCONTROL-t vagy valamely más független és illetékes szervet jelöli ki a hálózatmenedzser feladatainak ellátására. E célból a Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el. A kijelölési határozat tartalmazza a kijelölés feltételeit, többek között a hálózatmenedzser finanszírozását, és e cikkel, továbbá a 16. és a 26. cikkel, valamint a 18. cikk és a 27. cikk (8) bekezdése alapján elfogadott, vonatkozó végrehajtási jogi aktusokkal összhangban, illetve azok keretein belül részletesen ismerteti a hálózatmenedzser konkrét feladatait. A hálózatmenedzser feladatainak listájához mellékelni kell azon szükséges szolgáltatások és teljesítmény egyértelmű meghatározását, amelyek alapján a hálózatmenedzser teljesítményének mérése történik, valamint adott esetben a Bizottság és a hálózatmenedzser között megkötendő megfelelő megállapodásokat, így például a szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodásokat.

(3) A hálózatmenedzser a feladatait részrehajlás nélkül és költséghatékonyan hajtja végre, és megfelelő irányítást és függetlenséget kell biztosítani számára. Amennyiben a hálózatmenedzserként kijelölt illetékes szerv szabályozói feladatokat is ellát, biztosítani kell az e feladatoktól való szervezeti elkülönítést. Feladatai ellátása során a hálózatmenedzser figyelembe veszi a teljes ATM-hálózat igényeit, emellett pedig biztosítja a védelmi képességek megóvását.

(4) A hálózatmenedzsernek a következő feladatokat kell végrehajtania a 26. cikk (2) bekezdésében említett hálózati funkciók támogatására:

a) olyan légtérszerkezet létrehozásának támogatása, amely biztosítja a szükséges szintű biztonságot, kapacitást, rugalmasságot, reagálóképességet és környezeti teljesítményt, továbbá a gyors léginavigációs szolgálatok zökkenőmentes nyújtását, kellő figyelmet fordítva a biztonsági és védelmi szükségletekre;

b) az ATFM koordinálása;

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

d) a légiforgalmi szolgáltatások átruházásának megkönnyítése, amennyiben az érintett tagállam ezt jóváhagyja, továbbá figyelembe véve az általános és a műveleti légi forgalom koordinációjához szükséges megállapodásokat, valamint azt, hogy a vonatkozó légtérszerkezetekben fenn kell tartani a megfelelő koordinációt;

- da) az NSP elkészítése és az NOP kidolgozása;
- e) a légiforgalom-irányítási kapacitásnak a hálózatban történő rendelkezésre bocsátása során nyújtott koordináció és támogatás az operatív érdekelt feleknek az NOP-ben meghatározott kötelezettségvállalásainak megfelelően;
- f) koordináció és támogatás a hálózati válságok kezelése során;
- g) az ATFM késések hozzárendelésében nyújtott támogatás, beleértve a léginavigációs szolgáltatókat, a repülőtereket és a nemzeti hatóságokat érintő, az üzemeltetést követő kiigazítási folyamatot, amelynek célja az ATFM késések mérésével, osztályozásával és hozzárendelésével kapcsolatos kérdések kezelése;
- h) az európai ATM-hálózat infrastruktúrájának kiépítésére irányuló, az európai ATM-főtervvel összhangban történő tervezési és végrehajtási tevékenységek koordinálása és támogatása az operatív érdekelt feleknek az igazgatásban és az irányításban való tevékeny részvétele révén, valamint figyelembe véve adott esetben a katonai és az operatív szükségleteket és a kapcsolódó üzemeltetési eljárásokat;
- i) az európai ATM-hálózati infrastruktúra működésének nyomon követése.
- (4a) A hálózatmenedzser a hálózat rendes és hálózativálság-helyzetben történő biztonságos és hatékony tervezését és üzemeltetését célzó, operatív kérdésekkel kapcsolatos támogatási intézkedéseket, valamint az egységes európai égbolton belüli hálózati műveleteknek és a hálózat általános teljesítményének folyamatos javítását célzó intézkedéseket javasol, különös tekintettel a teljesítményrendszer végrehajtására. A hálózatmenedzser intézkedése révén a repülőtereket teljesszűrésen integrálni kell a hálózatba.
- (5) A hálózatmenedzser intézkedéseket javasol arra az esetre, ha a 10. cikkben említett teljesítménycélok nem tükröződnek megfelelően az egyes légiforgalmi szolgáltatók által rendelkezésre bocsátott, a hálózatmenedzser és az említett légiforgalmi szolgáltatók által az NOP-ben elfogadott kapacitásban.
- (6) A hálózatmenedzser az érintett felekkel együttműködésben tanácsot ad a Bizottságnak az ATM-hálózat infrastruktúrájának az európai ATM-főtervvel összhangban történő kiépítésével kapcsolatban, különösen a hálózathoz szükséges beruházások azonosítása céljából.

(7) A hálózatmenedzser által a feladatainak ellátása során hozott valamennyi döntést együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat keretében kell meghozni. Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatban részt vevő felek a lehető legnagyobb mértékben a hálózat működésének és teljesítményének javítása érdekében járnak el, különös tekintettel az uniós szintű célok megvalósítására a környezetvédelemre vonatkozó fő teljesítményterületen, figyelembe véve az alapvető légiközlekedés-védelmi érdekeket és a regionális és helyi körülményeket.

(7a) A (7) bekezdésben említett, együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatnak a következőkön kell alapulnia:

a) az operatív érdekelt felekkel, a repülőtéri résidő-koordinátorokkal, a tagállamokkal és adott esetben az Ügynökséggel és a Bizottsággal történő megfelelő és rendszeres konzultáció;

b) a hálózatmenedzser által – különösen az operatív érdekelt felekkel és a tagállamokkal együtt – kidolgozott részletes munkamegállapodások, valamint a hálózatmenedzser által a hálózati funkciók végrehajtásához kapcsolódó tervezési és operatív aspektusok kezelése céljából kidolgozott működési folyamatok.

Az a) pontban említett konzultációnak és a b) pontban említett részletes munkamegállapodásoknak figyelembe kell venniük az egyes hálózati funkciók sajátos jellemzőit és követelményeit.

Az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamat során konszenzusra kell törekedni. A tagállamoknak a légterük feletti szuverenitását érintő esetekben szükség van az érintett tagállam(ok) hozzájárulására.

Amennyiben egy vagy több operatív érdekelt fél vitatja a hálózatmenedzser feladatainak ellátásához kapcsolódó intézkedéseket, a kérdést rendezés céljából a hálózati igazgatótanács elé kell utalni.

(7b) A hálózati igazgatótanácsot a (8) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok útján kell létrehozni a hálózati funkciók végrehajtása megfelelő irányításának biztosítása céljából.

A hálózati igazgatótanács a következőkért felelős: a hálózatmenedzser által hozott vagy javasolt intézkedések jóváhagyása a (8) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott feltételek esetén, a (7a) bekezdés a) és b) pontjában említett konzultációra és részletes munkamegállapodásokra vonatkozó előírások jóváhagyása, az NOP és az NSP azt megelőzően történő jóváhagyása, hogy a Bizottság a tagállamokkal együtt jóváhagyja azokat, a hálózati funkciók végrehajtásának nyomon követése, valamint vélemények vagy ajánlások benyújtása meghatározott kérdésekről.

A hálózati igazgatótanácsot az operatív érdekelt felek képviselői, a résidő-koordinátorok, a Bizottság képviselői, a hálózatmenedzser képviselői és az Eurocontrol képviselői alkotják.

(7c) A tagállamokat teljeskörűen be kell vonni a stratégiai jelentőségű döntések meghozatalába.

(8) A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat állapít meg a 26. cikk és e cikk végrehajtására és különösen a hálózati funkciók végrehajtására – a válságkezelést is beleértve –; a hálózatmenedzser kijelölésére és e kijelölés feltételeire; a hálózatmenedzsernek a hálózati funkciókkal kapcsolatos részletes feladataira; a hálózati igazgatótanács működésére, döntéshozatalára és részletes feladataira – többek között a válságkezelés tekintetében –; az együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatra; a hálózatmenedzser és a hálózati igazgatótanács által a rájuk ruházott feladatok végrehajtása során figyelembe veendő kritériumokra és tényezőkre, valamint a hálózattirányítási mechanizmusokra vonatkozóan.

28. cikk

A hálózatmenedzser elszámolásainak átláthatósága

(1) A hálózatmenedzser pénzügyi elszámolásait évente el kell készíteni és közzé kell tenni. Az elszámolásoknak összhangban kell lenniük az Unió által elfogadott nemzetközi számviteli standardokkal. Ha a hálózatmenedzser jogállása következtében nem lehetséges a nemzetközi számviteli standardoknak való maradéktalan megfelelés, a hálózatmenedzsernek a lehető legnagyobb mértékben meg kell közelítenie e megfelelést.

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

30. cikk

Kapcsolat a katonai hatóságokkal

A tagállamok a közös közlekedéspolitika keretében biztosítják, hogy az egyedi légtérblokkok kezelésére vonatkozóan az illetékes polgári és katonai hatóságok között írásbeli szabályozás vagy azzal egyenértékű jogi megállapodás jöjjön létre, illetve hogy a már meglévő ilyen megállapodások hatályát meghosszabbítsák.

V. FEJEZET

LÉGTÉR, MŰKÖDÉSI ÁTJÁRHATÓSÁG ÉS TECHNOLÓGIAI INNOVÁCIÓ

32. cikk

Elektronikus légiforgalmi tájékoztatás

A légiforgalmi tájékoztató adatok tagállamok általi közzétételének sérelme nélkül és e közzététellel összhangban a hálózatmenedzser az EUROCONTROL-lal együttműködésben uniós szintű légiforgalmi tájékoztató infrastruktúrát hoz létre, hogy összehangolt módon kialakított, magas minőségű, elektronikus légiforgalmi tájékoztató adatok álljanak rendelkezésre, amelyek adatminőség és időszerűség szempontjából megfelelnek az érintett felhasználók igényeinek. Az így rendelkezésre bocsátott légiforgalmi tájékoztató adatok csak olyan információk lehetnek, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott alapvető követelményeknek.

32a. cikk

Repülési szabályok és légtérosztályozás

A Bizottság a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében:

- a) az ICAO szabványai és ajánlott gyakorlatai alapján megfelelő rendelkezéseket fogad el a repülési szabályokra vonatkozóan;
- b) megfelelő rendelkezéseket fogad el az ICAO-légtérosztályozás megfelelő kiigazításokkal történő egységes alkalmazásának biztosítása céljából, hogy az egységes európai égbolton belül biztosítani lehessen a biztonságos és hatékony légiforgalmi szolgálatok zökkenőmentes működését.

Rugalmas légtérfelhasználás

(1) Az egyes tagállamokban folytatott katonai tevékenységek jellemzőinek és természetének, valamint az illetékességi körükbe tartozó katonai szempontok szervezésének figyelembevételével a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az egységes európai égbolton belül a rugalmas légtérfelhasználás elvét alkalmazzák, annak érdekében, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben elősegítsék a légtérgazdálkodást és a légiforgalmi szolgáltatást.

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

(3) Ha, különösen a tagállamok által benyújtott jelentések fényében az egységes európai égbolt keretében történő rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazását illetően egységes feltételekre lesz szükség, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a közös közlekedéspolitikai korlátain belül és a tagállamok légtérük feletti joghatóságának sérelme nélkül, a 37. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban.

(4) Ha e cikk alkalmazása jelentős működési nehézségeket idéz elő, a tagállamok ideiglenesen felfüggeszthetik annak alkalmazását, azzal a feltétellel, hogy erről késedelem nélkül értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot. Az ideiglenes felfüggesztés bevezetését követően az érintett tagállam(ok) joghatósága alá tartozó légtér tekintetében a (3) bekezdés értelmében elfogadott szabályokra vonatkozóan kiigazítást lehet kidolgozni.

SESAR-koordináció

A SESAR meghatározási szakasza, a SESAR fejlesztési szakasza és a SESAR kiépítési szakasza tekintetében az uniós jogban meghatározott feladatokért felelős szervezetek – az adott esettől függően – hatékony koordinációt biztosítanak a három szakasz között, a közöttük történő zökkenőmentes és késedelemmentes átmenet érdekében, különös hangsúlyt helyezve az iparosítási szakaszra.

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

A Bizottság mechanizmusokat vezet be a SESAR-koordináció hatékonyságának nyomon követésére.

35. cikk

Közös projektek

(1) A Bizottság az érdekelt felek összehangolás iránti igényei alapján közös projekteket hozhat létre az európai ATM-főtervben azonosított, az összes tagállamban interoperábilis kapacitásokat lehetővé tévő, kellő kiforrottsági szintet elért alapvető működési változások végrehajtására azzal a céllal, hogy javítsa az egységes európai égbolt teljesítményét.

(2) A Bizottság irányítási mechanizmusokat is létrehozhat a közös projektekre és azok végrehajtására vonatkozóan. Ezekbe a mechanizmusokba a lehető legszélesebb körben be kell vonni a polgári és katonai érdekelt feleket, és lehetőség szerint, megfelelő esetben vezető szerepet kell adni számukra.

(3) A közös projektek a többéves pénzügyi kereten belül jogosultak lehetnek uniós finanszírozásra. E célból, és a tagállamok saját pénzügyi forrásaik felhasználása feletti döntési hatáskörének sérelme nélkül, a Bizottság független költség-haszon elemzést készít, és a 38. cikkel összhangban megfelelő konzultációkat folytat a tagállamokkal és a releváns érdekelt felekkel, feltérképezve a prioritásokat és a projektek végrehajtásához mozgósítható összes megfelelő finanszírozási eszközt.

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

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

37. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában az egységes égbolttal foglalkozó bizottság (továbbiakban: a bizottság) segíti, amely tagállamonként két-két képviselőből áll, elnöki tisztét pedig a Bizottság tölti be. A bizottság gondoskodik arról, hogy megfelelően figyelembe vegyék a felhasználók valamennyi kategóriájának érdekeit. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

(4) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

38. cikk

Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció

(1) A tagállamok, a nemzeti felügyeleti hatóságok, a teljesítmény-felülvizsgáló szerv, amennyiben kijelölése a 9b. cikknek megfelelően megtörtént, és a hálózatmenedzser konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelt felekkel, hogy az e rendelet végrehajtása során feladataik ellátása érdekében megfelelő módon konzultálhassanak az érdekelt felekkel.

(2) A Bizottság uniós szintű mechanizmust hoz létre az e rendelet végrehajtásával kapcsolatos kérdések érdekelt felekkel való megvitatása céljából. A 98/500/EK bizottsági határozattal létrehozott ágazati párbeszédbizottságot bevonják a konzultációba. A (3) bekezdés e) pontjának alkalmazásában, amennyiben katonai kérdésekről is konzultálni kell, a Bizottság – a tagállamok mellett – konzultál az Európai Védelmi Ügynökséggel és a nemzeti katonai hatóságokkal is.

(3) Az (1) és (2) bekezdés alkalmazásában szükség esetén legalább az alábbi operatív vagy nem operatív érdekelt felekkel kell konzultálni:

- a) a léginavigációs szolgáltatók vagy az őket képviselő csoportok;
- b) a hálózatmenedzser;
- c) a repülőterek üzemeltetői vagy az őket képviselő csoportok;
- d) a légtérhasználók és az őket képviselő csoportok;
- f) a feldolgozóipar;
- g) a szakszemélyzet érdekképviseleti szervei;
- h) nemzeti hatóságok, ideértve az illetékes nemzeti katonai hatóságokat is;
- i) repülőtéri résidő-koordinátorok;
- j) a repülésben vagy az ATM-ben érdekelt nem kormányzati szervek.

38a. cikk

Kapcsolatok az érdekelt felekkel

A légiforgalmi szolgáltatók konzultációs mechanizmusokat hoznak létre, hogy konzultáljanak a releváns légtérhasználókkal, a repülőtér-üzembentartókkal és a katonai hatóságokkal a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos valamennyi fontos kérdésben, ideértve a légtér-konfigurációk releváns változásait vagy az olyan jelentős beruházásokat, amelyek lényeges hatást gyakorolnak a légiforgalmi szolgáltatásokra, illetve a léginavigációs szolgáltatásokra és/vagy díjakra.

Kapcsolatok harmadik országokkal

Az Unió és tagállamai törekszenek arra és támogatják azt, hogy az egységes európai égboltot olyan országokra is kiterjesszék, amelyek nem tagjai az Európai Uniónak. E célból a szomszédos, különösen az EUROCONTROL térségében és az ICAO EUR régiójában található harmadik országokkal megkötött megállapodások keretében arra törekszenek, hogy kiterjesszék az egységes európai égboltot az említett országokra. Törekszenek továbbá arra, hogy együttműködjenek ezekkel az országokkal, mégpedig vagy a harmadik országokkal létrejött, a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtásról szóló megállapodások, az ATM korszerűsítésére irányuló együttműködési megállapodások és a hálózati funkciókról szóló megállapodások összefüggésében, vagy az Unió és az EUROCONTROL közötti, a megerősített együttműködés általános keretét biztosító, az ATM páneurópai dimenzióját erősítő megállapodás keretében.

Ez a cikk nem érinti a tagállamok arra vonatkozó döntését, hogy az egységes európai égboltot ki kell-e terjeszteni a tengerentúli országaikra és területeikre vagy a más ICAO régióban található autonóm területeikre.

Más szervek által nyújtott támogatás

A Bizottság az e rendeletben előírt feladatai teljesítéséhez támogatást kérhet más szervektől, így többek között az EUROCONTROL-tól, mégpedig az Unió és az EUROCONTROL közötti, a megerősített együttműködés általános keretét biztosító megállapodás keretében.

41. cikk

Titoktartás

(1) Sem a nemzeti jogszabályaiknak megfelelően eljáró nemzeti felügyeleti hatóságok, sem az illetékes nemzeti hatóságok, sem a Bizottság, sem a teljesítmény-felülvizsgálati szerv, sem a hálózatmenedzser nem hozhat nyilvánosságra bizalmas jellegű információkat, különösen azokat, amelyek a léginavigációs szolgáltatókkal, azok üzleti kapcsolataival, illetve költség- és bevétel-összetevőivel kapcsolatosak.

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

(3) A 13. cikk (3b) bekezdése, a 13a. cikk (6) bekezdése, a 13b. cikk (2) bekezdése, valamint a 25. cikk (3) és (4) bekezdése értelmében hozzáférhetővé tett, illetve a 19. cikk (6) bekezdése értelmében bejelentett információkat és adatokat közzé kell tenni, különösen a kijelölt légiforgalmi szolgáltatók megállapított költségei és tényleges költségei tekintetében, figyelemmel a természetes vagy jogi személyek kereskedelmi érdekeinek, így többek között a szellemi tulajdonnak a védelmére is, kivéve ha a közzétételhez nyomós közérdek fűződik.

42. cikk

Szankciók

A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok – különösen a légtérfelhasználók, a repülőter-üzembentartók és a léginavigációs szolgáltatók általi – megsértése esetén alkalmazandó szankciókra, és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

43. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság 5–8 évvel a hatálybalépést követően értékeli e rendelet jogi, társadalmi, gazdasági és környezeti hatásait és hozzáadott értékét mind nemzeti, mind európai szinten. Indokolt esetben e célból a Bizottság az e rendelet alkalmazása tekintetében releváns információkat kérhet a tagállamoktól, ideértve a katonai hatóságokat is.

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

44. cikk

Védelmi intézkedések

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

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

45. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 549/2004/EK, az 550/2004/EK és az 551/2004/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletekre történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásnak kell tekinteni és a III. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

46. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

(2) A 3. cikk (3) bekezdését és a 25. cikk (3) bekezdését [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének időpontját 72 hónappal követő nap dátumát*]-tól/-től kell alkalmazni.

A 10. és a 24. cikket az elfogadástól számított egy évet követően kell alkalmazni. Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkét és az 550/2004/EK rendelet 15. cikkét, valamint az azok alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat azonban továbbra is alkalmazni kell a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása céljából. A Bizottság 2019. május 6-án elfogadott (EU) 2019/709 végrehajtási határozatát továbbra is alkalmazni kell a negyedik referencia-időszak végéig.

A 27. cikk (4) bekezdése és a 32. cikk attól a naptól alkalmazandó a hálózatmenedzserre, amikor a 27. cikk (2) bekezdésével összhangban elfogadott kijelölési határozat alkalmazandóvá válik.

A 42. cikket [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének időpontját*]-tól/-től kell alkalmazni. A tagállamok által az említett cikk alapján elfogadott intézkedések a következő időpontoktól alkalmazandók:

– [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének időpontját 72 hónappal követő nap dátumát*]-tól/-től a 3. cikk (3) bekezdésének és a 25. cikk (3) bekezdésének megsértése tekintetében,

– egy évvel e rendelet elfogadását követően a 10–24. cikk megsértése tekintetében.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

II. MELLÉKLET

A hatályon kívül helyezett rendeletek és módosításaik

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

III. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

Az 549/2004/EK rendelet	Az 550/2004/EK rendelet	Az 551/2004/EK rendelet	Ez a rendelet
1. cikk, (1)–(3) bekezdés			1. cikk, (1)–(3) bekezdés
1. cikk, (4) bekezdés			–
–			1. cikk, (4) bekezdés
2. cikk, 1. a) és b) pont			2. cikk, 5. a) és b) pont
2. cikk, 2. pont			2. cikk, 1. pont
2. cikk, 3. pont			2. cikk, 2. pont
–			2. cikk 2a. pont
2. cikk, 4. pont			2. cikk, 4. pont
–			2. cikk, 6. pont
2. cikk, 5. pont			2. cikk, 3. pont
2. cikk, 6. pont			2. cikk, 11. pont
2. cikk, 7. pont			2. cikk, 12. pont
–			2. cikk, 13. pont
2. cikk, 8. pont			2. cikk, 14. pont
2. cikk, 9. pont			2. cikk, 8. pont
2. cikk, 10. pont			2. cikk, 9. pont
2. cikk, 11. pont			2. cikk, 10. pont

2. cikk, 12. pont			2. cikk, 17. pont
–			2. cikk, 18–20. pont
2. cikk, 13. pont			2. cikk, 16. pont
2. cikk, 13a. pont			2. cikk, 33. pont
2. cikk, 14. pont			–
–			2. cikk, 21. pont
–			2. cikk, 22. pont
2. cikk, 16. pont			2. cikk, 23. pont
2. cikk, 17. pont			2. cikk, 32. pont
2. cikk, 18. pont			–
2. cikk, 19. pont			2. cikk, 24. pont
–			2. cikk, 25. és 26. pont
2. cikk, 20. pont			2. cikk, 31. pont
2. cikk, 22. pont			2. cikk, 34. pont
2. cikk, 23. pont			–
2. cikk, 23a. pont			2. cikk, 35. pont
–			2. cikk, 35b. és 35c. pont
2. cikk, 23b. pont			2. cikk, 15. pont
2. cikk, 24. és 25. pont			–
2. cikk, 26. pont			2. cikk, 36. pont

2. cikk, 27. pont			–
2. cikk, 28. pont			2. cikk, 37. pont
2. cikk, 29. pont			2. cikk, 38. pont
–			2. cikk, 39. és 40. pont
2. cikk, 30. pont			2. cikk, 41. pont
–			2. cikk, 42. és 43. pont
–			2. cikk, 43a–43c. pont
2. cikk, 31. pont			2. cikk, 44. pont
–			2. cikk, 44a. pont
–			2. cikk, 45. pont
2. cikk, 32. pont			–
2. cikk, 33. pont			2. cikk, 46. pont
2. cikk, 34. pont			2. cikk, 47. pont
–			2. cikk, 48–52. pont
2. cikk, 35. és 36. pont			–
2. cikk, 38. pont			2. cikk, 53. pont
2. cikk, 39. pont			2. cikk, 54. pont
–			2. cikk, 56. pont

2. cikk, 40. pont			2. cikk, 57. pont
2. cikk, 41. pont			2. cikk, 27. pont
–			2. cikk, 28–30. pont
			2a. cikk
3. cikk			–
4. cikk, (1) bekezdés			3. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (2) bekezdés			3. cikk, (3) bekezdés
–			3. cikk, (4) bekezdés
4. cikk, (3) bekezdés			3. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, (4) bekezdés			
–			
4. cikk, (5) bekezdés			3. cikk, (9) bekezdés
–			4–9. cikk
5. cikk, (1) bekezdés			37. cikk, (1) bekezdés
5. cikk, (2) bekezdés			
5. cikk, (3) bekezdés			37. cikk, (3) bekezdés
–			37. cikk, (4) bekezdés
5. cikk, (4) és (5) bekezdés; 6. cikk			–
7. cikk			39. cikk
8. cikk, (1) bekezdés			40. cikk

8. cikk, (2) bekezdés			–
–			41. cikk
9. cikk			42. cikk
10. cikk, (1) bekezdés			38. cikk, (1) bekezdés
10. cikk, (2) bekezdés			38. cikk, (2) bekezdés
10. cikk, (3) bekezdés			38. cikk, (3) bekezdés
–			38a. cikk
11. cikk, (1) bekezdés, első mondat; 11. cikk, (3) bekezdés, d) pont, első és harmadik mondat			10. cikk, (1) bekezdés
11. cikk, (1) bekezdés, a)–c) pont			10. cikk, (2) bekezdés
11. cikk, (2) bekezdés			–
11. cikk, (3) bekezdés, a) pont			11. cikk
11. cikk, (3) bekezdés, b) és c) pont			13. cikk, (1), (3), (3a) és (3b) bekezdés
–			13. cikk, (1a) és (1b) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, b) pont			13. cikk, (2) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, c) pont, első albekezdés			13. cikk, (5) bekezdés

11. cikk, (3) bekezdés, c) pont, első albekezdés			13a. cikk, (1) bekezdés
–			13a. cikk, (2) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, a) pont			13a. cikk, (3) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, c) pont, második– negyedik albekezdés			13a. cikk, (4) és (5) bekezdés
–			13a. cikk, (6) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, d) pont, második mondat			13b. cikk, (2) bekezdés
–			13b. cikk, (1) és (2a) bekezdés
11. cikk, (3) bekezdés, e) pont			13b. cikk, (3) bekezdés
–			16. és 17. cikk
11. cikk, (4) bekezdés, a) pont			10. cikk, (3) bekezdés, a) pont
–			10. cikk, (3) bekezdés, b)–d) pont
11. cikk, (4) bekezdés, b) és c) pont			–
11. cikk, (4) bekezdés, d) pont			10. cikk, (3) bekezdés, e) pont
11. cikk, (4) bekezdés, e) pont			10. cikk, (3) bekezdés, f) pont
–			10. cikk, (3) bekezdés, g)–k) pont

11. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés			18. cikk
11. cikk, (5) bekezdés			–
11. cikk, (6) bekezdés			18. cikk
–			19–35. cikk
12. cikk, (1) bekezdés; 12. cikk, a (2) bekezdéstől a „3. cikkben említett intézkedések alkalmazását,” szövegrészig			43. cikk, (1) bekezdés
12. cikk, (2) bekezdés, az első mondat „és jelentést készít az Európai Parlament” szövegrésszel kezdődő része			43. cikk, (2) bekezdés
12. cikk, (3) és (4) bekezdés			–
13. cikk			44. cikk
–			45. cikk
13a. cikk			–
14. cikk			46. cikk
	1. cikk		1. cikk, (1) bekezdés
	–		1. cikk, (2)–(4) bekezdés
	–		2. és 3. cikk
	2. cikk, (1) bekezdés		4. cikk, (1) bekezdés
	–		

	2. cikk, (2) bekezdés		4. cikk, (3) bekezdés
	–		5. cikk, (1) bekezdés
	2. cikk, (3) bekezdés		5. cikk, (3) bekezdés
	2. cikk, (4) bekezdés		5. cikk, (2) bekezdés
	2. cikk, (5) bekezdés		5. cikk, (4) bekezdés
	2. cikk, (6) bekezdés		5. cikk, (5) bekezdés
	–		5. cikk, (5a) bekezdés
	3–6. cikk		–
	7. cikk		7. cikk, (1a) bekezdés, a) pont
	7. cikk, (2) bekezdés		7. cikk, (1a) bekezdés, c) pont
	7. cikk, (3) bekezdés, első mondat		–
	7. cikk, (3) bekezdés, második és harmadik mondat		–
	7. cikk, (4) bekezdés		
			6. cikk, (2a) és (3) bekezdés
	7. cikk, (5) és (6) bekezdés		–
	7. cikk, (7) bekezdés		6. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés; 6. cikk, (4) és (5) bekezdés
	7. cikk, (8) és (9) bekezdés		–
	–		6. cikk, (6) bekezdés

	8. cikk, (1) bekezdés		7. cikk, (1) bekezdés
	–		7. cikk, (1) bekezdés, b) pont és 7. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés, c) és d) pont
	8. cikk, (2) bekezdés		7. cikk, (2) bekezdés
			7. cikk, (2) bekezdés, utolsó mondat
	8. cikk, (3) bekezdés		7. cikk, (3) bekezdés
	8. cikk, (4) és (5) bekezdés		–
	8. cikk, (6) bekezdés		7. cikk, (4) bekezdés
	9. cikk		7a. cikk
	9a. cikk		2a. cikk
	9b. cikk		–
	10. cikk		7b. cikk
	–		9b–18. cikk
	11. cikk		30. cikk
	12. cikk, (1) bekezdés		25. cikk, (1) bekezdés
	12. cikk, (2) bekezdés		25. cikk, (1) bekezdés
	12. cikk, (3) bekezdés		25. cikk, (3) bekezdés
	–		25. cikk, (4) bekezdés
	12. cikk, (4) bekezdés		25. cikk, (2) bekezdés
	–		26–28. cikk

	12. cikk, (5) bekezdés		–
	13. cikk, (1) bekezdés		9a. cikk, (1) bekezdés
	–		
	13. cikk, (2) bekezdés		9a. cikk, (3) bekezdés
	13. cikk, (3) bekezdés		9a. cikk, (4) bekezdés
	–		32a–34. cikk
	14. cikk		19. cikk, (1) bekezdés
	15. cikk, (1) bekezdés		19. cikk, (2) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés, f) pont		19. cikk, (3) bekezdés
	–		19. cikk, (5) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, a) pont		20. cikk, (1) és (2) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, b) pont, első mondat		20. cikk, (2) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, b) pont, második mondat		20. cikk, (3) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, b) pont, harmadik mondat		20. cikk, (4) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, c) pont		–
	15. cikk, (2) bekezdés, d) pont		20. cikk, (6) bekezdés

	15. cikk, (2) bekezdés, e) pont		20. cikk, (5) bekezdés
	15. cikk, (2) bekezdés, f) pont		19. cikk, (6) bekezdés; 23. cikk
	15. cikk, (3) bekezdés, a) pont		22. cikk, (1) bekezdés
	–		22. cikk, (2), (3) és (5a) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés, b) pont		22. cikk, (4) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés, c) pont		21. cikk, (1) bekezdés
	–		21. cikk, (1a) és (2) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés, d) pont		19. cikk, (2) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés,		20. cikk, (2) bekezdés és
			22. cikk, (1) bekezdés
	15. cikk, (3) bekezdés, f) pont		22. cikk, (5) bekezdés
	15. cikk, (4) bekezdés		23. cikk
	15a. cikk, (1) bekezdés; (3) bekezdés, első mondat		35. cikk, (1) és (4) bekezdés
	15a. cikk, (2) bekezdés		35. cikk, (2) és (4) bekezdés
	15a. cikk, (3) bekezdés, a másodiktól a negyedik mondatig		35. cikk, (3) bekezdés
	–		37–40. cikk
	15a. cikk, (3) bekezdés, ötödik mondat		–

	16. cikk, (1) bekezdés		24. cikk, (1) bekezdés
	16. cikk, (2) bekezdés		24. cikk, (2) és (3) bekezdés
	16. cikk, (3) bekezdés		24. cikk, (3) bekezdés
	17. cikk		–
	18. cikk, (1) bekezdés		41. cikk, (1) bekezdés
	18. cikk, (2) bekezdés		41. cikk, (2) bekezdés
	18. cikk, (3) bekezdés		41. cikk, (3) bekezdés
	–		42–45. cikk
	19. cikk		46. cikk
	I. melléklet		–
	II. melléklet		–
		1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
		1. cikk, (2) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
		–	1. cikk, (2) és (3) bekezdés
		1. cikk, (3) bekezdés	1. cikk, (4) bekezdés
		–	1. cikk, (5) és (6) bekezdés, 2–25. cikk
		1. cikk, (4) bekezdés; 3. cikk	–
		3a. cikk	32. cikk
		4. és 5. cikk	–
		6. cikk, (1) bekezdés	26. cikk, (1) bekezdés
			26. cikk, (1a) bekezdés

		6. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés	26. cikk, (2) bekezdés
		–	26. cikk, (3) bekezdés
		6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	26. cikk, (4) bekezdés
		–	27. cikk, (1) bekezdés
		6. cikk, (2) bekezdés, harmadik albekezdés, első mondat	27. cikk, (2) bekezdés
		6. cikk, (2) bekezdés, harmadik albekezdés, második és harmadik mondat	27. cikk, (3) bekezdés
		–	27. cikk, (4)–(7c) bekezdés
		6. cikk, (3) bekezdés	–
		6. cikk, (4) bekezdés	27. cikk, (8) bekezdés
		6. cikk, (5) bekezdés	26. cikk, (1a) bekezdés
		6. cikk, (6) bekezdés	26. cikk, (2) bekezdés, b) pont

		6. cikk, (7)–(9) bekezdés	27. cikk, (8) bekezdés
		–	28. és 30. cikk
		7. cikk, (1) bekezdés	33. cikk, (1) bekezdés
		7. cikk, (2) bekezdés	33. cikk, (2) bekezdés
		7. cikk, (3) bekezdés	33. cikk, (3) bekezdés
			33. cikk, (4) bekezdés
		–	34–45. cikk
		8. és 10. cikk	–
