



Bryssel 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta

(uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2020) 187 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (SES) koskevan aloitteen tavoitteena on parantaa eurooppalaisen ilmatilan organisoinnin ja hallinnan yleistä tehokkuutta uudistamalla lennonvarmistuspalveluja tarjoavaa toimialaa. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa on kehitetty kahdella kattavalla lainsäädäntöpaketilla, SES I ja SES II, ja siitä on annettu neljä asetusta¹.

SES I -paketista vuoden 2004 jälkeen ja SES II -paketista vuoden 2009 jälkeen saadut kokemukset osoittavat, että SES-aloitteen periaatteet ja yleinen suunta ovat perusteltuja, ja ne olisi säilytettävä. Lainsäädäntökokonaisuudesta huolimatta ilmaliikenteen hallinnan kustannukset ovat kuitenkin edelleen korkeat ja ympäristön kannalta haitallisia viivästyksiä tapahtuu edelleen. Tämä johtuu rajallisesta kapasiteetista sekä tehottomasta ilmaliikenteen hallinnasta, josta aiheutuu ruuhkautumista myös tavanomaisissa olosuhteissa. On selvää, että kaikkia niitä tavoitteita, jotka asetettiin yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisen yhteydessä ei ole saavutettu alkuperäisessä aikataulussa.

Tällä muutetulla ehdotuksella pyritään sen vuoksi paitsi poistamaan ilmaliikenteen hallinnan nykyinen tehottomuus, josta aiheutuu myös ympäristön kannalta haitallisia vaikutuksia, myös vahvistamaan muita ilmaliikenteen hallintaan liittyviä hyödyllisiä näkökohtia, kuten joustavampia tietopalveluja ja kannustimia, joilla voidaan aktiivisesti saada aikaan parannuksia ja pienentää ilmailun ympäristöjalanjälkeä.

Komissio hyväksyi 11. kesäkuuta 2013 alkuperäisen ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu). Tästä käytetään lyhennettä SES2+. Sen tarkoituksena oli nopeuttaa lennonvarmistuspalvelujen uudistamista säilyttäen kuitenkin uudistamisen alkuperäiset tavoitteet ja periaatteet.

Ilmailualan tekninen kehitys ja liikennemäärien yleinen kasvu ovat jatkuneet ehdotuksen hyväksymisen jälkeen ja yleisesti viime vuosikymmenen aikana vuoden 2020 alkuun saakka. Covid-19-pandemia on merkittävästi vähentänyt liikennettä, ja tämä on osoittanut, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan häiriönsietokyky on rakenteellisesti heikko, koska palvelujen tarjontaa ei ole mahdollista merkittävästi mukauttaa liikenteen kehitykseen. Myös poliittinen tilanne on muuttunut. Pariisin sopimus on hyväksytty, ja sen mukaan ilmailualan on osallistuttava hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen (alan päästöt ovat tähän asti olleet

¹ Puiteasetus (asetus (EY) N:o 549/2004) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista; palveluntarjonta-asetus (asetus (EY) N:o 550/2004) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa; ilmatila-asetus (asetus (EY) N:o 551/2004) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä; yhteentoimivuusasetus (asetus (EY) N:o 552/2004) eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta.

Näiden asetusten alkuperäiset versiot muodostavat SES I -paketin. Kaikkia neljää asetusta muutettiin asetuksella (EY) N:o 1070/2009, joka tunnetaan nimellä SES II.

Asetus (EY) N:o 552/2004 on sittemmin kumottu yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetulla asetuksella (EU) 2018/1139 siten, että tietyissä sen säännöksissä noudatetaan siirtymäaikaa.

jatkuvasti nopeassa kasvussa). Komissio antoi joulukuussa 2019 tiedonannon Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta, jonka tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä ja vähentää liikenteen päästöjä 90 prosenttia. SES2+-lainsäädäntöehdotus olisi saatettava ajan tasalle näiden muutosten huomioon ottamiseksi.

Jotta alan taloudellista potentiaalia voitaisiin hyödyntää tehokkaammin, ja tehdä samalla alan toiminnasta kestävämpää, on tarpeen säätää tarkistuksesta, jolla varmistetaan lennonvarmistuspalvelujen nykyistä joustavampi tarjonta, joka soveltuu sekä nykyiseen että tulevaan toimintaympäristöön. Ehdotetuilla säännöillä voitaisiin tehdä mahdolliseksi kapasiteetin nopea ja tehokas mukauttaminen kysynnän vähentymiseen tai lisääntymiseen ja erilaisiin maantieteellisiin tarpeisiin. Tämä edistäisi myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista ja konkreettisemmin ilmailualan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, mikä on olennaisen tärkeää. Päästöjen vähentäminen vaaditulle tasolle edellyttää useiden erilaisten toimenpiteiden käyttöä, ja niistä monien hyödyt tulevat esiin vasta pitkällä aikavälillä. Hiilidioksidipäästöjen ensimmäiset konkreettiset vähennykset voidaan kuitenkin saavuttaa jo vuoden 2025 alusta, mikäli yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa järjestelmää tarkistetaan ja uusia sääntöjä sovelletaan oikea-aikaisesti.

Sen lisäksi, että SES2+-ehdotukseen on tehtävä yleisiä tarkistuksia, sitä olisi muutettava erityisesti seuraavista syistä:

- Tekstiä on yksinkertaistettava, ja se on yhdenmukaistettava asiaa koskevan unionin lainsäädännön kanssa, joka on tullut voimaan sen jälkeen, kun neuvottelut alkuperäisestä vuoden 2013 SES2+-ehdotuksesta eivät edenneet²;
- Joitakin määritelmiä ja sääntöjä on mukautettava siten, että niissä otetaan huomioon sidosryhmien kannanotot ja saadut kokemukset sekä äskettäin laadittujen raporttien ja tutkimusten asiaankuuluvat päätelmät³;
- Vaikuttaa aiheelliselta ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuutta käsittelevän korkean tason viisaiden ryhmän suositukset⁴;
- Vaikuttaa aiheelliselta ottaa huomioon myös eurooppalaisen ilmatilan uutta arkkitehtuuria koskevassa Euroopan parlamentin pilottihankkeessa ja Euroopan tilintarkastustuomioistuimen kertomuksissa esitetyt suositukset.
- On myös tärkeää ottaa huomioon ilmailualan viimeaikainen teknologinen kehitys ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitetyt sitoumukset liikennealan hiilestä irtautumisesta.

Vaikka alkuperäiseen ehdotukseen on tehty useita muutoksia, tällä muutetulla ehdotuksella pyritään samoihin tavoitteisiin kuin vuoden 2013 SES2+-ehdotuksella, vaikkakin joissakin tapauksissa eri keinoin. Vuoden 2013 vaikutustenarvioinnissa parhaiksi arvioituja vaihtoehtoja vastaavat ratkaisut on joissakin tapauksissa säilytetty, mutta jotkin ratkaisut on ajantasaistettu alalla tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi. Muutokset kuvataan

² Pääasiassa komission asetus (EU) N:o 2018/1139.

³ Katso tähän asiakirjaan liittyvän komission valmisteluasiakirjan liite III.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

yksityiskohtaisesti tähän asiakirjaan liittyvän komission valmisteluasiakirjan 4 jaksossa, jossa niiden tueksi esitetään myös näyttöä.

Koska vaikutustenarvioinnissa esitetyt päätavoitteet ja parhaiksi arvioidut vaihtoehdot säilyvät olennaisilta osiltaan muuttumattomina, on epätodennäköistä, että tässä ehdotetuilla säännöillä olisi alkuperäisestä SES2+-ehdotuksesta merkittävästi eroavia taloudellisia, ympäristöön liittyviä tai sosiaalisia vaikutuksia. Sen vuoksi tästä muutetusta ehdotuksesta ei ole tarpeen tehdä uutta vaikutustenarviointia edellä mainitussa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitetyn analyysin lisäksi.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Komission vuonna 2015 laatimassa Euroopan ilmailustrategiassa⁵ kehoitettiin lainsäätäjiä hyväksymään nopealla aikataululla SES2+-ehdotuksessa esitetty asetus. Ehdotukseen nyt tehtävä muutos on täysin komission tätä politiikan alaa koskevan kokonaisstrategian mukainen, minkä pitäisi erityisesti helpottaa edistymistä tämän lainsäädäntöasian käsittelyssä.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntö liittyy läheisesti lentoturvallisuutta koskevaan unionin lainsäädäntöön ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'virasto', annettuihin tehtäviin⁶. Ehdotuksen tarkoituksena on muun muassa yksinkertaistaa lainsäädäntöä poistamalla tiettyjä päällekkäisyyksiä voimassa olevien sääntöjen välillä ja yhdenmukaistaa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntö EASA-perusasetuksen kanssa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien sääntöjen parantaminen on määritelty Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta annetussa komission tiedonannossa toimenpiteeksi, jolla voidaan edistää hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ilmailualalla. Sääntöjen parantaminen vähentäisi erityisesti ruuhkia ja mahdollistaisi siten yleisemmän suorien reittien käytön. Ehdotus sisältää myös merkittäviä muutoksia, joilla pyritään vahvistamaan digitalisaatiota ja sisämarkkinoita, jotka ovat kaksi muuta komission painopistealaa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Ehdotetun muutoksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohdassa annetaan unionille oikeus toimia tällä jaettuun toimivaltaan kuuluvalla alalla.

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

⁶ Asetus (EU) N:o 2018/1139.

Erityisesti ilmaliikenteen hallintaan on vuodesta 2004 lähtien sovellettu unionin lainsäädännön säännöksiä, joita jäsenvaltiot eivät voi muuttaa itsenäisesti. Asiasisältönsä ja luonteensa vuoksi ilmaliikenteen hallinta vaikuttaa koko Euroopan unionin ilmatilaan, ja henkilöiden, tavaroiden, palvelujen ja pääoman rajat ylittävä liikkuvuus on olennainen osa ilmailualaa, joten sitä on tehokkaampaa käsitellä unionin tasolla.

Unionin tason toimet ovat tarpeen Euroopan ilmatilan eheyttämiseksi ja mahdollistavat tehokkaamman hallinnan, jolla voidaan yleisesti puuttua kapasiteetin puutteeseen ja siten torjua viivästyksiä ja niistä aiheutuvia lisäpäästöjä.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus ei mene pidemmälle kuin on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Siinä keskitytään tekijöihin, joita tähän asiakirjaan liittyvän komission valmisteluasiakirjan liitteessä III luetellut eri kannanotot tukevat.

- **Toimintatavan valinta**

Alkuperäisen ehdotuksen tarkoituksena oli muuttaa voimassa olevia asetuksia ja laatia ne selkeyden vuoksi uudelleen yhdeksi asetukseksi. Tämä lähestymistapa on edelleen perusteltu, ja käytettävän toimintatavan olisi oltava uudelleenlaadittu asetukset edellyttäen, että asiasisältöön tehdään tarvittavat muutokset.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Uutta vaikutustenarviointia, alkuperäisen ehdotuksen taustalla vuonna 2013 olleen [SWD (2013) 206 final] lisäksi, pidetään tarpeettomana, koska ehdotuksen pääasialliset tavoitteet ja parhaiksi arvioidut vaihtoehdot eivät ole muuttuneet merkittävästi, ja koska ehdotetun tekstin taloudelliset, ympäristöön liittyvät ja sosiaaliset vaikutukset eivät todennäköisesti poikkea merkittävästi alkuperäisen SES2+-ehdotuksen odotetuista vaikutuksista.

Tähän muutettuun ehdotukseen liittyvässä komission valmisteluasiakirjassa [lisätään viite] esitetään kuitenkin lisätodisteita ja -analyyskejä koskien erityisesti päivityksiä, jotka on tehty vuonna 2013 parhaiksi arvioitujen ratkaisujen toteuttamiseen. Näissä päivityksissä otetaan huomioon alalla tapahtuneet muutokset sekä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarjolla olevat muut uudet tai muutetut keinot. Lisätekijät perustuvat eri kannanottoihin, jotka on kerätty viime vuosien aikana. Euroopan tilintarkastustuomioistuin antoi vuonna 2017 yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan erityiskertomuksen, joka sisälsi suosituksia komissiolle. Tämän kertomuksen tueksi Euroopan tilintarkastustuomioistuin antoi vuonna 2019 toisen erityiskertomuksen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamisen sääntelystä EU:ssa. Kertomuksessa annetaan komissiolle suosituksia, jotka on joko otettu suoraan huomioon tässä muutetussa ehdotuksessa tai jotka voidaan ottaa huomioon voimassa oleviin tai ehdotettuihin valtuutuksiin perustuvissa komission säädöksissä.

Vuonna 2019 perustettiin viidestätoista alan asiantuntijasta koostuva viisaiden ryhmä arvioimaan ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamista ja tulevia tarpeita EU:ssa. Ryhmä

kuuli useiden kuukausien aikana kaikkia asiaankuuluvia operatiivisia sidosryhmiä ja antoi huhtikuussa 2019 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuutta käsittelevän korkean tason viisaiden ryhmän kertomuksen⁷, jossa esitetään ryhmän yhteinen näkemys ja annetaan kymmenen suositusta. Euroopan parlamentti käynnisti samanaikaisesti Euroopan ilmatilan uutta arkkitehtuuria koskevan pilottihankkeen, jonka tuloksena se esitti mietinnön maaliskuussa 2019. Euroopan unionin neuvosto järjesti Suomen puheenjohtajakaudella syyskuussa 2019 korkean tason konferenssin yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuudesta. Konferenssin tuloksena allekirjoitettiin sidosryhmien yhteinen julkilausuma, jossa EU:n toimielimiä kehoitettiin yksinkertaistamaan eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan sääntelykehystä ja institutionaalista rakennetta nykyisiin ja tuleviin tarpeisiin vastaamiseksi ja jotta siitä tulisi tarkoituksenmukainen.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Muutettuun ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Kuten aiemminkin, olemassa olevat yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat asetukset ehdotetaan yhdistettävän yhdeksi asetukseksi, mikä on edellyttänyt useita muutoksia. Uusi säädös on jaettu kuuteen lukuun:

- I luku: Yleiset säännökset
- II luku: Kansalliset valvontaviranomaiset
- III luku: Palvelujen tarjoaminen
- IV luku: Verkon hallinta
- V luku: Ilmatilan rakenne, yhteentoimivuus ja teknologinen innovointi
- VI luku: Loppusäännökset

Tässä yhteydessä ehdotetaan, että poistetaan osat, jotka ovat päällekkäisiä asetuksen (EU) 2018/1139 kanssa. Samanaikaisesti muutetaan myös tiettyjä asetuksessa (EU) 2018/1139 olevia yksityiskohtia, jotta varmistetaan näiden kahden asetuksen virheetön yhdenmukaistaminen. Asetus (EY) N:o 552/2004 on kumottu asetuksella (EU) 2018/1139, eikä sitä näin ollen enää oteta huomioon tässä muutetussa ehdotuksessa. Tavoite yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan yhteentoimivuudesta on kuitenkin säilytetty.

Kansalliset valvontaviranomaiset (3, 4 ja 5 artiklat luettuna yhdessä asetuksen (EU) 2018/1139 uuden 114 i artiklan kanssa, joka esitetään samaan aikaan erillisessä ehdotuksessa⁸)

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

⁸ COM(2020) 577.

Vaikutustenarvioinnissa kansallisten valvontaviranomaisten riippumattomuuden ja asiantuntemuksen sekä resurssien vahvistaminen todettiin yhdeksi tärkeimmistä tarvittavista toimista. Tästä syystä 3 artiklassa kuvataan se riippumattomuuden taso, joka vaaditaan näiltä viranomaisilta suhteessa palveluntarjoajiin, joita niiden on määrä valvoa, ja miltä tahansa muilta julkisilta tai yksityisiltä tahoilta. Ehdotetun järjestelmän soveltaminen edellyttää joissakin jäsenvaltioissa hallinnollista uudelleenjärjestelyä, minkä vuoksi ehdotetaan myös 48 kuukauden siirtymäajan asettamista tältä osin (ehdotettu 46 artiklan 2 kohta). Lisäksi asetetaan täsmällisempiä vaatimuksia, jotka koskevat palkatun henkilöstön pätevyyttä ja riippumattomuutta, erityisesti strategisista päätöksistä vastaavien henkilöiden osalta. Vastaavasti maksujen kustannusperusteita koskevassa ehdotetussa 20 artiklassa mainitaan nimenomaisesti yhtenä hyväksyttävänä kustannusperusteena sellaiset kustannukset, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu kansallisten valvontaviranomaisten suorittamasta valvonnasta ja sertifiointista. Tämä sääntö mahdollistaa kansallisten toimivaltaisten viranomaisten asianmukaisen rahoituksen vastaavilla maksuilla.

Jotta muun muassa viranomaisten välistä yhteistyötä voitaisiin parantaa ja edistää näin asiantuntemuksen ja parhaiden käytäntöjen jakamista, ehdotetaan, että kansallisille valvontaviranomaisille perustetaan asianmukainen foorumi, joka tässä tapauksessa olisi suorituskyvyn tarkastusta käsittelevä neuvoa-antava lautakunta (vrt. asetuksen (EU) 2018/1139 ehdotetut uudet 114 a ja 114 i artiklat).

Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvissä asioissa toimivaltaisten kansallisten valvontaviranomaisten tehtävät ja asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan kuuluvien lentoturvallisuuden alalla toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tehtävät ehdotetaan erotettavan selkeästi toisistaan. Ensin mainittujen viranomaisten olisi vastattava lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseksi vaadittaviin taloudellisiin ehtoihin liittyvistä taloudellisista todistuksista, lennonvarmistuspalvelujen hankinnan seurannasta sekä suorituskyky- ja maksujärjestelmien soveltamisesta. Viimeksi mainittujen viranomaisten vastuulla ovat edelleen turvallisuustodistukset ja turvallisuuden valvonta sekä muut asetuksessa (EU) 2018/1139 kuvatut tehtävät.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien taloudelliset todistukset ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeäminen (6 ja 7 artikla)

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuuteen liittyvät todistukset ja turvallisuuden valvonta kuuluvat asetuksen (EY) N:o 2018/1139 soveltamisalaan. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ehtona olisi oltava mainitussa asetuksessa vaadittujen todistusten lisäksi, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja täyttää tietyt taloudellista vakautta, vastuuvollisuutta ja vakuutusturvaa koskevat vaatimukset. Tätä varten ehdotetaan, että säädetään kansallisten valvontaviranomaisten antamasta taloudellisesta todistuksesta.

Muutetussa ehdotuksessa säädetään myös, että ilmaliikennepalvelujen tarjoajat nimetään enintään 10 vuodeksi. Tämän tarkoituksena on varmistaa, että nimeämistä arvioidaan säännöllisesti uudelleen.

CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelut sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelut (8 artikla)

Ilmaliikennepalveluja tukevilla palveluilla voidaan parantaa kustannustehokkuutta, lisätä joustavuutta ja edistää innovointia. Mahdolliset parannukset voidaan saada aikaan järjestämällä palvelujen tarjonta markkinaehtoisesti, mihin nämä palvelut luonteensa vuoksi soveltuvat. Sen vuoksi ehdotetaan, että asetuksen (EY) N:o 550/2004 9 artikla korvataan säännöllä, joka koskee CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamista markkinaehtoisesti.

Ilmaliikennepalveluissa, joita pidetään luonnollisina monopoleina, vaatimuksena on edelleen lähtökohtaisesti se, että asiasta vastaavat viranomaiset nimeävät tietyn palveluntarjoajan. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien olisi kuitenkin voitava päättää, hankkivatko ne CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palveluita. Lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen osalta lentoaseman pitäjien olisi voitava päättää, hankkivatko ne palveluja lähilennonjohtoa varten, jos se parantaisi kustannustehokkuutta ilmatilan käyttäjien eduksi. Jäsenvaltiot voivat samoin edellytyksin sallia palvelujen hankinnan lähestymislennonjohtoa varten.

Jotta varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja vältetään syrjintä, ristikkäistuki ja kilpailun vääristyminen, reitinaikaiset palvelut olisi erotettava organisatorisesti muista lennonvarmistuspalveluista.

Yhteiset tietopalvelut (9 artikla)

Muutetun ehdotuksen 9 artikla sisältää säännöksiä yhteisistä tietopalveluista, jotka ovat välttämättömiä, jotta ilmaliikenteen hallinta miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan osalta (droneliikenne) olisi turvallista. Artikla on mukautettu miehittämättömien ilma-alusten käyttöä koskevan sääntelyn viimeaikaiseen kehitykseen. Tällaisten palvelujen hinnoittelua ehdotetaan säänneltäväksi, jotta voidaan hallita miehittämättömiin ilma-aluksiin liittyvän ilmaliikenteen hallinnan kustannuksia.

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä ja maksujärjestelmä sekä suorituskyvyn tarkastuselin (10–25 artikla)

Taloudellista sääntelyä olisi vahvistettava ja tehostettava. Tätä varten ehdotetaan, että nimetyille ilmaliikennepalvelujen tarjoajille annetaan tehtäväksi laatia suorituskyky suunnitelmat ja toimittaa ne toimivaltaisen viranomaisen hyväksyttäväksi. Kyseinen viranomainen voi tapauksen mukaan olla suorituskyvyn tarkastuselinä toimiva virasto tai kansallinen valvontaviranomainen.

Suorituskyvyn tarkastuselimen tehtävä, jota varten asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamista koskevassa ehdotuksessa esitetään erityiset hallinnointia koskevat säännöt, on suunniteltu siten, että olennaiset päätökset voidaan tehdä riippumattomasti ja tarvittavaan asiantuntemukseen perustuen. Ehdotetuilla rahoitussäännöillä on tarkoitus varmistaa, että virastolla on käytössään tarvittavat resurssit. Menettelyjen pitämiseksi mahdollisimman helpoina ehdotetaan, että muutosta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston tekemisiin päätöksiin haetaan menettelyllä, joka on avoin kaikille asianosaisille.

Tässä muutetussa ehdotuksessa vahvistetaan suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston ja kansallisten valvontaviranomaisten vastuualueet suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanossa. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto vastaa erityisesti kustannusten jaosta reitinaikaisten ja lähi-

ja lähestymisalueella tarjottavien palvelujen välillä sekä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmien arvioinnista ja hyväksymisestä. Kansalliset valvontaviranomaiset vastaavat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmien arvioinnista ja hyväksymisestä. Tästä syystä nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, jotka tarjoavat sekä reitinaikaisia että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja on toimitettava erillinen suunnitelma molempia palvelutyyppejä varten.

Ehdotetun maksujärjestelmän ehdot ovat tämän uuden lähestymistavan mukaiset. Lisäksi ehdotetaan, että perustetaan mekanismi maksujen mukauttamiseksi unionin laajuisesti, jotta voidaan tukea erityisesti ympäristönsuojelun tason tai palvelujen laadun parantamista.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuutta koskeviin sääntöihin ehdotetaan vielä lisättävän tiettyjä vaatimuksia (25 artikla). Tämän tarkoituksena on auttaa ehkäisemään ristikkäistuki ja siitä johtuvat vääristymät. Säännöllä helpotetaan erityisesti 8 ja 9 artiklan soveltamista.

Toiminnalliset ilmatilan lohkot

Muutettuun ehdotukseen ei enää sisälly toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevia säännöksiä. Näiden sääntöjen puuttuminen ei estä jäsenvaltioita ylläpitämästä tai perustamasta toiminnallisia ilmatilan lohkoja, jos se katsotaan hyödylliseksi. Asiaa koskevien sääntöjen puuttuminen ei myöskään estä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia käyttämästä joustavia yhteistyömuotoja.

Verkon hallinnoija (26, 27 ja 28 artikla)

Muutetun ehdotuksen 26 artiklassa luetellaan verkkotoiminnot ja määritellään niiden tavoitteet. Muutetun ehdotuksen 27 artiklassa säädetään verkon hallinnoijan roolista, joka on edistää verkkotoimintojen toteuttamista, ja vahvistetaan verkon hallinnoijan nimittämistä, tehtäviä ja sen soveltamia päätöksentekoprosesseja koskevat säännökset.

Verkkotoimintoihin ehdotetaan sovellettavan suorituskyky suunnitelman erityisiä sääntöjä (16 artikla).

Verkon hallinnoijan on asetuksen 28 artiklan mukaisesti julkaistava tilinpäätöksensä ja sille on teetettävä riippumaton tarkastus.

Tietojen saatavuus ja käyttöoikeus (31 artikla)

Tietojen saatavuutta ja käyttöoikeutta koskevia sääntöjä muutetaan tässä ehdotuksessa (myös alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna), jotta helpotetaan ilmaliikenteen tietopalvelujen tarjoamista rajat ylittävillä ja unionin laajuisilla markkinoilla. Lisäksi ehdotetussa 31 artiklassa olevilla ehdoilla varmistetaan, että datamarkkinoille tulevilla uusilla toimijoilla on asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus jo ennen kuin ne sertifioidaan. Ristikkäistuen ja kaksinkertaisen hinnoittelun estämiseksi ehdotetaan asianmukaisten hinnoitteluperiaatteiden vahvistamista.

Ilmatilan joustava käyttö (33 artikla)

Muutetun ehdotuksen 33 artikla vastaa suurelta osin asetuksen (EY) N:o 551/2004 7 artiklaa ja siinä säädetään, että jäsenvaltioiden on edelleen varmistettava ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltaminen. Tässä artiklassa edellytetään kuitenkin myös, että ilmatilan joustavan käytön käsitettä sovelletaan yhdenmukaisesti ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman kanssa. Muutetun ehdotuksen 33 artikla täydentää asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettua keskeistä vaatimusta, jonka mukaan ilmatilan joustavan käytön yhdenmukaista soveltamista on tuettava ilmatilan hallinnalla.

SESARin koordinointi (34 artikla)

Muutetun ehdotuksen 34 artiklassa edellytetään, että asiaankuuluvat tahot tekevät yhteistyötä varmistaakseen tehokkaan koordinoinnin SESARin eri vaiheiden välillä.

• Muutokset 1 kohdassa tarkoitettuun alkuperäiseen ehdotukseen

Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun ehdotukseen on tässä muutetussa ehdotuksessa tehty seuraavat muutokset:

Johdanto-osan kappaleet

1) Johdanto-osan 1 kappaleta yksinkertaistetaan seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 549/2004⁹, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 550/2004¹⁰ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 551/2004¹¹ on muutettu huomattavilta osin. Koska niihin on määrä tehdä uusia muutoksia, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.”.

2) Johdanto-osan 2 kappale poistetaan.

3) Johdanto-osan 3 kappale numeroidaan johdanto-osan 2 kappaleeksi ja siihen tehdään seuraavat muutokset:

(a) lisätään viittauksen ”asetuksella (EY) N:o 552/2004” eteen ilmaisu ”Euroopan parlamentin ja neuvoston¹²”;

(b) johdanto-osan 3 kappaleen jälkeisestä numeroimattomasta johdanto-osan kappaleesta tulee johdanto-osan 2 kappaleen toinen virke, ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Toisen paketin eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1070/2009¹³ hyväksyminen vielä vahvisti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa aloitetta, kun siinä säädettiin suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja verkon hallinnoijan toimintaperiaatteista eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskyvyn parantamiseksi entisestään.”;

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

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

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34).

(c) johdanto-osaan lisätään uusi kolmas virke seuraavasti:

”Asetus (EY) No 552/2004 on kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139, sillä ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien, rakenneosien ja menettelyjen yhteentoimivuuden kannalta tarvittavat säännöt on sisällytetty kyseiseen asetukseen.”.

4) Johdanto-osaan lisätään uusi 3 kappale seuraavasti:

”Asetukseen (EU) 2018/1139 tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi on tarpeen yhdenmukaistaa tämän asetuksen sisältö asetuksen (EU) N:o 2018/1139 sisällön kanssa.”.

5) Johdanto-osan 6 kappale muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jotta tavoitteet ilmaliikenteen turvallisuusnormien parantamisesta sekä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleisen suorituskyvyn tehostamisesta Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä olisi mahdollista saavuttaa samanaikaisesti, inhimilliset tekijät on otettava huomioon. Jäsenvaltioiden olisi siksi noudatettava luottamuksen ja oikeudenmukaisuuden ilmapiirin (”just culture”) periaatteita. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan inhimillistä ulottuvuutta käsittelevän asiantuntijaryhmän lausunnot ja suositukset¹⁴ olisi otettava huomioon ja harkittaviksi.”.

6) Johdanto-osaan lisätään uusi 7 kappale seuraavasti:

”Ilmaliikenteen hallinnan suorituskyvyn parantaminen ympäristön kannalta edistää myös suoraan Pariisin sopimuksen ja komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista, erityisesti ilmailun päästöjen vähentymisen kautta.”.

7) Johdanto-osan 7 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 8 kappaleeksi ja muutetaan seuraavasti:

”Jäsenvaltiot hyväksyivät vuonna 2004 yhteisen julkilausuman yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevista sotilaallisista näkökohdista. Tämän julkilausuman mukaan jäsenvaltioiden olisi erityisesti tehostettava siviili- ja sotilasalan yhteistyötä, ja jos ja siinä määrin kuin kaikki asianomaiset jäsenvaltiot pitävät sitä tarpeellisenä, helpotettava asevoimiensa välistä yhteistyötä kaikissa ilmaliikenteen hallintaan liittyvissä asioissa.”.

8) Johdanto-osan 8 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 9 kappaleeksi ja johdanto-osan 9 kappale poistetaan.

9) Johdanto-osan 10 kappaleen viimeinen virke korvataan seuraavasti:

”Tämä ei saisi estää kansallista valvontaviranomaista olemasta osa sääntelyviranomaista, joka on toimivaltainen useilla säännellyillä aloilla, jos kyseinen sääntelyviranomainen täyttää riippumattomuuden vaatimukset, tai yhdistymään organisatorisesti kansalliseen kilpailuviranomaiseen.”.

10) Johdanto-osaan lisätään uusi 11 kappale seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten rahoituksen olisi taattava niiden riippumattomuus ja annettava niille mahdollisuus toimia oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteiden mukaisesti. Henkilöstön nimittämistä koskevilla asianmukaisilla menettelyillä olisi edistettävä kansallisten valvontaviranomaisten riippumattomuuden takaamista ja varmistettava erityisesti, että strategisista päätöksistä

¹⁴ C(2017) 7518 final

vastaavat henkilöt nimittää viranomaisen, joka ei suoraan käytä omistusoikeuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajissa.”.

- 11) Johdanto-osan 11 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 12 kappaleeksi ja muutetaan seuraavasti:

Kansallisilla valvontaviranomaisilla on keskeinen asema yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa, ja niiden olisi siksi tehtävä keskenään yhteistyötä, joka mahdollistaa tietojen vaihtamisen niiden työskentely- ja päätöksentekoperiaatteista, parhaista käytännöistä ja menettelyistä sekä tämän asetuksen soveltamisesta yhteisen lähestymistavan kehittämiseksi, alueellisen tason tiiviimpi yhteistyö mukaan luettuna.”.

- 12) Johdanto-osan 12 kappale numeroidaan uudestaan niin, että siitä tulee johdanto-osan 43 kappale.

- 13) Johdanto-osan 13 kappale poistetaan.

- 14) Seuraavat uudet johdanto-osan 13 ja 14 kappaleet lisätään:

”13) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välinen yhteistyö on tärkeä väline eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi, ja siihen olisi kannustettava. Jäsenvaltioiden olisi voitava perustaa yhteistyömekanismeja, jotka eivät rajoitu ennalta määriteltäviin yhteistyömuotoihin eikä maantieteellisiin alueisiin.

14) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuussertifiointia ja -valvontaa suorittavat kansalliset toimivaltaiset viranomaiset tai Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä ’virasto’, asetuksessa (EU) 2018/1139 säädettyjen vaatimusten ja menettelyjen mukaisesti. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää vakavaraisuuteen sekä vastuun ja vahinkovakuutuksiin liittyviä lisävaatimuksia, ja niistä olisi vaadittava taloudellinen todistus. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan pitäisi saada tarjota palveluja unionissa vain, jos sillä on sekä turvallisuustodistus että taloudellinen todistus.”.

- 15) Johdanto-osan 14 kappale numeroidaan uudestaan niin, että siitä tulee johdanto-osan 15 kappale.

- 16) Seuraavat uudet johdanto-osan 16–33 kappaleet lisätään:

”16) Yksinoikeudella tarjottavissa ilmaliikennepalveluissa olisi oltava käytössä nimeäminen ja yleistä etua koskevat vähimmäisvaatimukset.

17) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajilla tai lentoasemien pitäjillä olisi oltava mahdollisuus hankkia viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja (CNS), ilmailutiedotuspalveluja (AIS), ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS), sääpalveluja (MET) tai lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja markkinaehdoin, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuusvaatimusten soveltamista, jos ne katsovat, että tällainen hankinta mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen. Mahdollisuuden turvautua tällaisiin hankintoihin odotetaan lisäävän joustoa ja edistävän innovointia palveluissa ottaen kuitenkin huomioon sotilastoiminnan erityistarpeet, jotka koskevat luottamuksellisuutta, yhteentoimivuutta, järjestelmän häiriönsietokykyä, datan saatavuutta ja ilmaliikenteen hallinnan turvallisuutta.

18) Hankittuihin lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluihin ei pitäisi soveltaa tässä asetuksessa säädettyä maksujärjestelmää eikä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY¹⁵ 1 artiklan 4 kohtaa, joka liittyy maksujärjestelmän sovellettavuuteen.

19) Reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen olisi erotettava organisatorisesti CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta, myös kirjanpidon eriyttämisellä, jotta voidaan varmistaa avoimuus ja välttää syrjintä, ristikkäistuet ja kilpailun vääristyminen.

20) Lennonvarmistuspalvelujen hankinnassa olisi soveltuvien osin noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/24/EU¹⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU¹⁷. Kansallisten valvontaviranomaisten olisi varmistettava, että lennonvarmistuspalvelujen hankintavaatimuksia noudatetaan.

21) Miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallinta edellyttää yhteisten tietopalvelujen saatavuutta. Tämän liikenteenhallinnan kustannusten hillitsemiseksi yhteisen tietopalvelun hintojen olisi perustuttava kustannuksiin ja kohtuulliseen voittolisään, ja kansallisten valvontaviranomaisten olisi hyväksyttävä ne. Palvelun tarjoamisen mahdollistamiseksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi asetettava saataville tarvittavat tiedot.

22) Suorituskyky- ja maksujärjestelmien tarkoituksena on tehdä muilla kuin markkinaehdoilla tarjottavista lennonvarmistuspalveluista kustannustehokkaampia ja parantaa palvelun laatua. Tätä varten niihin olisi sisällyttävä aiheellisia ja asianmukaisia kannustimia. Tämä tavoite huomioon ottaen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmät ja maksujärjestelmät eivät saisi kattaa markkinaehdoin tarjottavia palveluja.

23) Jotta suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien tarpeellinen valvonta olisi mahdollisimman tehokasta, se olisi kohdennettava nimettyihin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

24) Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien valvontaan liittyvät vastuut olisi jaettava asianmukaisesti.

25) Kun otetaan huomioon reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen liittyvät rajatylittävät elementit ja verkkoelementit ja se, että tämän seurauksena suorituskykyä on arvioitava erityisesti unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden perusteella, reitinaikaisista lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmista ja suorituskykytavoitteiden arvioinnista ja hyväksymisestä olisi oltava vastuussa unionin elimen, jonka päätöksiin voi hakea muutosta muutoksenhakuelimeltä tai viime kädessä unionin tuomioistuimelta. Sen varmistamiseksi, että tehtävät suoritetaan korkeatasoisella asiantuntemuksella ja tarvittavalla riippumattomuudella, kyseisen unionin elimen olisi oltava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto, joka toimii asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettujen ja erityisesti hallinnointia koskevien sääntöjen mukaisesti. Koska kansalliset valvontaviranomaiset tuntevat paikalliset olosuhteet, jotka ovat tarpeen lähi- ja lähestymisalueen

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

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

lennonvarmistuspalvelujen arvioimiseksi, niiden olisi vastattava lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmien ja -tavoitteiden arvioinnista ja hyväksymisestä. Kustannusten jakaminen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken muodostaa yhden toiminnon, joka koskee molempia palvelutyyppejä, ja sen vuoksi sen olisi kuuluttava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston valvonnan piiriin.

26) Reitinaikaisia ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien suorituskyky suunnitelmaluonnosten olisi oltava yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ja niissä olisi noudatettava tiettyjä laadullisia perusteita, jotta voidaan mahdollisimman hyvin varmistaa asetettujen tavoitteiden tehokas saavuttaminen. Arviointimenettelyllä olisi varmistettava, että puutteet korjataan nopeasti.

27) Verkkotoimintojen suorituskykyyn olisi näiden toimintojen erityisluonne huomioon ottaen sovellettava niille ominaisia kriteereitä. Verkkotoiminnoille olisi asetettava suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla.

28) Maksujärjestelmän olisi perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan ilmatilan käyttäjien olisi maksettava vastaanottamiensa palvelujen tarjoamisesta aiheutuneet kustannukset, mutta huomioon olisi otettava ainoastaan tällaisesta palvelusta aiheutuvat kustannukset, joita ei kateta muulla tavoin. Verkon hallinnoijaan liittyvät kustannukset olisi sisällytettävä määritettyihin kustannuksiin, jotka voidaan veloittaa ilmatilan käyttäjiltä. Maksujen olisi edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskykytavoitteiden saavuttaminen. Lisäksi niiden avulla olisi edistettävä yhdenmukaista palvelujen tarjoamista ja vähennettävä samalla ilmailun ympäristövaikutuksia.

29) Mekanismeja maksujen mukauttamiseksi ympäristönsuojelun tason ja palvelun laadun parantamiseksi, erityisesti lisäämällä kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä, lisäämällä kapasiteettia ja vähentämällä viivästyksiä, samalla kun säilytetään optimaalinen turvallisuustaso, olisi otettava käyttöön unionin laajuisesti, ottaen huomioon ilmailun rajatylittävä luonne. Kansallisilla valvontaviranomaisilla olisi myös oltava mahdollisuus ottaa käyttöön paikallistason mekanismeja lähi- ja lähestymisalueen palveluja varten.

30) Jotta ilmatilan käyttäjiä kannustettaisiin lentämään lyhyintä reittiä erityisesti ruuhka-aikoina, olisi oltava mahdollista vahvistaa yhteinen yksikköhinta reitinaikaisille palveluille yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Tällaisen yhteisen yksikköhinnan vahvistamisen ei pitäisi vaikuttaa ilmailuliikennepalvelujen tarjoajien tuloihin.

31) Olisi säädettävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuudesta yhtenä keinona estää ristikkäistuet ja niistä aiheutuvat vääristymät.

32) Ilmailuliikenteen hallinnan verkkotoiminnoilla olisi osaltaan edistettävä lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja tuettava unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista. Niillä olisi varmistettava ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävä, tehokas ja ympäristön kannalta optimaalinen käyttö, otettava huomioon operatiiviset tarpeet eurooppalaisen ilmailuliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönotossa ja niillä olisi voitava tarjota tukea verkkokriiseissä. Verkon hallinnoijan olisi hoidettava erät näiden toimintojen toteuttamiseen liittyvät tehtävät, ja sen toimintaan olisi otettava mukaan kaikki asiaankuuluvat operatiiviset sidosryhmät.

33) Verkon hallinnoijan päätöksenteossa käytettävässä yhteistyöhön perustuvassa päätöksenteossa verkon edun olisi oltava etusijalla. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessin osapuolten on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä parantamaan verkon toimivuutta ja suorituskykyä. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon menettelyillä olisi edistettävä verkon etua ja niiden pitäisi olla sellaisia, että ongelmat saadaan ratkaistua ja yhteisymmärrys saavutettua, jos se vain on mahdollista.”.

17) Johdanto-osan 15 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 39 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

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

18) Johdanto-osan 16 kappale poistetaan.

19) Johdanto-osan 17 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 37 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Ilmatilan turvallinen ja tehokas käyttö voidaan saavuttaa ainoastaan ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjien välisellä tiiviillä yhteistyöllä, joka käytännössä perustuu pääasiassa ilmatilan joustavan käytön käsitteeseen ja tehokkaaseen siviili- ja sotilastoiminnan koordinointiin ICAO:n vahvistamalla tavalla. Olisi vahvistettava säännöt, joilla varmistetaan tämän käsitteen soveltaminen, ja komissiolle olisi annettava valtuudet säätää toimenpiteistä, joilla varmistetaan laajempi yhdenmukaistaminen.”.

20) Johdanto-osan 18 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 35 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Asiaankuuluvien operatiivisten tietojen saatavuus on olennaisen tärkeää, jotta ilmaliikenteen tietopalveluja voidaan tarjota joustavasti rajojen yli ja unionin laajuisesti. Sen vuoksi tällaiset tiedot olisi asetettava asiaankuuluvien sidosryhmien, myös mahdollisten uusien ilmaliikenteen tietopalvelujen tarjoajien, saataville. Tietojen paikkansapitävyydellä – myös ilmatilan tilanteen ja erityisten ilmaliikennetilanteiden osalta – ja näiden tietojen oikea-aikaisella jakamisella siviili- ja sotilaslennonjohtajille on suora vaikutus toiminnan turvallisuuteen ja tehokkuuteen. Ilmatilan tilannetta koskevien ajantasaisten tietojen oikea-aikainen saatavuus on tärkeää kaikille osapuolille, jotka haluavat päästä hyötymään saatavilla olevista ilmatilan rakenteista, kun ne toimittavat lentosuunnitelmansa tai muuttavat sitä.”.

21) Johdanto-osan 19 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 36 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

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

22) Johdanto-osan 20–25 kappaleet poistetaan.

23) Johdanto-osan 26 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 34 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jotta voidaan parantaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien asiakaskeskeisyyttä ja lisätä ilmatilan käyttäjien mahdollisuuksia vaikuttaa heitä koskeviin päätöksiin, olisi tehostettava

sidosryhmien kuulemista ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tärkeistä operatiivisista päätöksistä ja osallistumista niihin.”.

24) Johdanto-osaan lisätään uusi 38 kappale seuraavasti:

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

25) Johdanto-osaan lisätään uusi 40 kappale seuraavasti:

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

26) Johdanto-osan 27 kappale poistetaan.

27) Johdanto-osan 28 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 41 kappaleeksi ja muutetaan seuraavasti:

(a) Ensimmäisestä virkkeestä poistetaan ilmaisu ” ja suorituskäytävöiden kehittämisjärjestelmää”;

(b) Kolmas ja neljäs virke korvataan seuraavasti:

”On erityisen tärkeää, että komissio hyväksyessään säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä tämän asetuksen mukaisesti toteuttaa valmisteluvaiheessa asiaankuuluvat kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.”.

28) Johdanto-osan 29 kappale poistetaan.

29) Johdanto-osan 30 kappale numeroidaan uudestaan johdanto-osan 42 kappaleeksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano erityisesti seuraavien osalta: kansallisten valvontaviranomaisten palvelukseenotto- ja valintamenettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien taloudellista sertifiointia koskevat säännöt, suorituskäytävöiden ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoa koskevat säännöt ja erityisesti unionin laajuisten suorituskäytävöiden määrittämisestä koskevat säännöt, reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen luokittelu, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkon hallinnoijan suorituskäytävöiden suunnitelmaluonnosten ja suorituskäytävöiden arvioinnin kriteerit ja menettelyt, suorituskäytävöiden seuranta, kustannuksista ja maksuista tiedottamisesta koskevat säännöt, maksujen kustannusperustan sisältö ja vahvistaminen sekä lennonvarmistuspalvelujen yksikköhintojen määrittäminen, kannustin- ja riskinjakomekanismit, verkon hallinnoijan nimittäminen ja tällaisen nimittämisen ehdot ja

edellytykset, verkon hallinnoijan tehtävät ja sen soveltamat hallinnointimenettelyt, verkkotoimintojen suorittamista koskevat säännöt, yksityiskohtaiset säännöt sidosryhmien kuulemisesta ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tekemistä tärkeistä operatiivisista päätöksistä, vaatimukset operatiivisten tietojen saatavuudesta, käyttöoikeuden edellytyksistä ja käyttöoikeudesta perittävien hintojen määrittämisestä, ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltaminen sekä yhteisten hankkeiden perustaminen ja niihin sovellettavat hallintomekanismit. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁸ mukaisesti.”.

- 30) Johdanto-osan 31 ja 32 kappaleet poistetaan.
- 31) Johdanto-osan 33 kappale numeroidaan uudestaan niin, että siitä tulee johdanto-osan 44 kappale.
- 32) Johdanto-osan 34 kappale poistetaan.
- 33) Johdanto-osan 35 ja 36 kappale korvataan uudella johdanto-osan 45 kappaleella seuraavasti:

”Ottaen huomioon Espanjan kuningaskunnan oikeudellinen asema sen alueen suvereniteetin ja lainkäyttövallan suhteen, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, tätä asetusta ei pitäisi soveltaa Gibraltarin lentoasemaan.”.

- 34) Johdanto-osan 37 kappale numeroidaan uudestaan niin, että siitä tulee johdanto-osan 46 kappale. Ensimmäinen virke muotoillaan uudestaan seuraavasti:

Koska tämän asetuksen tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpano, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.”.

I luku: Yleiset säännökset

- 35) Asetuksen 1 artiklaan (Kohde ja soveltamisala) tehdään seuraavat muutokset:

- (a) Artiklan 1 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Tässä asetuksessa annetaan säännöt, jotka koskevat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamista ja tehokasta toimintaa, jotta voidaan parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen verkko, asteittain integroidumpi ilmatila, verkon hallinta ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat turvallisuuteen, tehokkuuteen, yhteentoimivuuteen ja teknologiseen nykyaikaistamiseen kaikkien ilmatilan käyttäjien, kansalaisten ja ympäristön hyväksi.”;

- (b) Artiklan 2 kohdassa korvataan viittaus 38 artiklaan viittauksella 44 artiklaan;

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

(c) Artiklan 3 kohdan toinen virke muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Tähän liittyen tällä asetuksella pyritään avustamaan jäsenvaltioita asetuksen soveltamisalalla täyttämään Chicagon yleissopimuksesta johtuvat velvoitteensa tarjoamalla perusta sen määräysten yhteiselle tulkinnalle ja yhdenmukaiselle täytäntöönpanolle ja varmistamalla, että nämä määräykset otetaan asianmukaisesti huomioon tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanosäännöissä.”;

(d) Artiklan 4 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

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

(e) Artiklan 5 kohta korvataan seuraavasti:

”[Jos asetus annetaan ennen siirtymäkauden päättymistä: tätä asetusta ei sovelleta Gibraltarin lentoasemaan.]”;

(f) Artiklaan lisätään 6 kohta seuraavasti:

”Jollei toisin mainita, viittauksen Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoon, jäljempänä ’virasto’, katsotaan koskevan virastoa turvallisuusviranomaisena eikä suorituskyvyn tarkastusviranomaisena.”.

36) Asetuksen 2 artiklan (Määritelmät) 1–22 kohdan osalta tehdään seuraavat muutokset ja lisäykset:

(a) Numeroidaan 1 kohta uudestaan 5 kohdaksi ja sen a alakohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”a) ilma-alusten

i) välisten törmäysten välttämiseksi,

ii) esteisiin törmäämisen välttämiseksi lentopaikan liikennealueella;”;

(b) Artiklan 2 kohta numeroidaan uudestaan 1 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’lähilennonjohtopalveluilla’ lähiliikenteelle tarjottavia lennonjohtopalveluja;”;

(c) Artiklan 3 kohta numeroidaan uudestaan 2 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’ilmailutiedotuspalveluilla’ määritellylle alueelle sijoittautuneita palveluja, jotka vastaavat lennonvarmistuksen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden mahdollistavien ilmailutietojen tarjoamisesta;”;

(d) Artiklan 4 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’lennonvarmistuspalveluilla’ (ANS) ilmaliikennepalveluja; viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja (CNS); sääpalveluja (MET); ilmailutiedotuspalveluja (AIS) sekä ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS);”;

(e) Artiklan 5 kohta numeroidaan uudestaan 3 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla’ julkista tai yksityistä organisaatiota, joka tarjoaa yhtä tai useampaa yleisen ilmaliikenteen lennonvarmistuspalvelua;”;

- (f) Artiklan 6 ja 7 kohta numeroidaan uudestaan 11 ja 12 kohdaksi. Artiklan 12 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’ilmatilan hallinnalla’ suunnittelutoimintoa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;”

- (g) Artiklaan lisätään 6 ja 7 kohta seuraavasti:

”6. ’ilmaliikenteen tietopalveluilla’ palveluja, jotka koostuvat valvontapalvelujen tarjoajilta, MET- ja AIS-palvelujen ja verkkotoimintojen tarjoajilta ja muilta asiaankuuluvilta tahoilta saatavien operatiivisten tietojen keräämisestä, yhdistämisestä ja integroinnista tai käsiteltyjen tietojen toimittamisesta lennonjohtoa ja ilmaliikenteen hallintaa varten;

7. ’ilmaliikennevirtojen säätelyllä ja kapasiteetin hallinnalla’ (ATFCM) palvelua, jonka tarkoituksena on suojata lennonjohtoa ruuhkautumiselta ja optimoida käytettävissä olevan kapasiteetin käyttö;”

- (h) Artiklan 8 kohta numeroidaan uudestaan 14 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’ilmatilan käyttäjillä’ yleisen ilmaliikenteen sääntöjen mukaisesti käytettävien ilma-alusten käyttäjiä;”

- (i) Artiklan 9 kohta numeroidaan uudestaan 8 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

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

- (j) Artiklan 10 kohta numeroidaan uudestaan 9 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’ilmaliikenteen hallinnalla’ ilmassa tai maassa suoritettavien toimintojen tai palvelujen (ilmaliikennepalvelun, ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn) yhdistelmää, jolla varmistetaan ilma-alusten turvallinen ja tehokas liikkuminen toiminnan kaikissa vaiheissa;”

- (k) Artiklan 11 kohta numeroidaan uudestaan 10 kohdaksi;

- (l) Artiklan 12 kohta numeroidaan uudestaan 17 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’aluelennonjohtopalveluilla’ johdettujen lentojen lennonjohtopalveluja lennonjohtoalueilla;”

- (m) Artiklan 13 kohta numeroidaan uudestaan 16 kohdaksi;

- (n) Artiklaan lisätään 13 kohta seuraavasti:

”’ilmatilan rakenteella’ tietyntyyppistä ilmatilaa, joka on suunniteltu ilma-alusten turvallisen ja optimaalisen toiminnan varmistamiseksi;”

- (o) Artiklan 14 kohta numeroidaan uudestaan 33 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla’ suunnitelmaa, joka on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY¹⁹ neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007²⁰ 1 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna;”;

(p) Artiklan 15 ja 16 kohta poistetaan.

(q) Artiklan 17 kohta numeroidaan uudestaan 21 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”hyväksyntätodistuksella’ viraston, kansallisen toimivaltaisen viranomaisen tai kansallisen valvontaviranomaisen kansallisen lainsäädännön mukaisessa muodossa myöntämää asiakirjaa, jolla vahvistetaan, että ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja täyttää tietyn palvelun tarjoamisen edellytykset;”;

(r) Artiklan 18 kohta numeroidaan uudestaan 23 kohdaksi;

(s) Artiklan 18 kohta lisätään seuraavasti:

”perusarvolla’ arvoa, joka määritellään suorituskysytavoitteiden asettamista varten ja joka koskee asianomaisen viiteajanjakson alkua edeltävän vuoden määritettyjä kustannuksia tai yksikkökustannuksia;”;

(t) Artiklan 19 kohta numeroidaan uudestaan 24 kohdaksi;

(u) Artiklan 19 kohta lisätään seuraavasti:

”vertailuryhmällä’ ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ryhmää, jolla on samanlainen toiminnallinen ja taloudellinen ympäristö;”;

(v) Artiklan 20 kohta numeroidaan uudestaan 28 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”ilmoituksella’ ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä ilmoitusta;”;

(w) Artiklan 20 kohta lisätään seuraavasti:

”jaotteluarvolla’ arvoa, joka saadaan kullekin ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle jakamalla unionin laajuinen suorituskysytavoite kunkin ilmaliikennepalvelujen tarjoajan tasolle ja jota käytetään viitearvona arvioitaessa suorituskysytavoitteiden suunnitelmaluonnoksessa asetetun suorituskysytavoitteen yhdenmukaisuutta unionin laajuisen suorituskysytavoitteen kanssa;”;

(x) Artiklan 21 kohta numeroidaan uudestaan 34 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

” ’ilmatilan joustavalla käytöllä’ ilmatilan hallinnan käsitettä, jonka peruseriaate on se, että ilmatilaa ei tulisi määritellä puhtaasti siviili- tai sotilasilmatilaksi, vaan sitä olisi pidettävä jatkumona, jossa kaikki käyttäjien tarpeet otetaan huomioon mahdollisimman hyvin;”;

¹⁹ Neuvoston päätös, tehty 30 päivänä maaliskuuta 2009, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeeseen (SESAR-hanke) liittyvän ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman (ATM-yleissuunnitelma) vahvistamisesta (EUVL L 95, 9.4.2009, s. 41).

²⁰ Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi (EUVL L 64, 2.3.2007, s. 1).

(y) Artiklan 22 kohta numeroidaan uudestaan 35 kohdaksi;

(z) Artiklan 22 kohta lisätään seuraavasti:

”yhteisellä tietopalvelulla’ (CIS) palvelua, joka koostuu staattisen ja dynaamisen datan keräämisestä ja jakamisesta, jotta voidaan tarjota palveluja miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan;”.

37) Ehdotuksen 2 artiklan (Määritelmät) 23–38 kohtaan tehdään seuraavat muutokset ja lisäykset:

(a) Artiklan 23 kohta numeroidaan uudestaan 15 kohdaksi;

(b) Artiklan 24 kohta poistetaan;

(c) Artiklan 25 kohta numeroidaan uudestaan 36 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”yleisellä ilmaliikenteellä’ siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tulli- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) menettelyjen mukaisesti;”;

(d) Artiklan 26 kohta numeroidaan uudestaan 37 kohdaksi; Kohdan toinen virke poistetaan;

(e) Artiklaan lisätään 25 ja 26 kohta seuraavasti:

”25. ’lennonjohtoalueella’ valvottua ilmatilaa maanpinnan yläpuolella olevasta määräkorkeudesta ylöspäin;

”26. ’yhteistyöhön perustuvalla päätöksenteolla’ prosessia, jossa päätökset tehdään vuorovaikutuksessa jäsenvaltioiden, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa ja näitä kuullen;”;

(f) Artiklan 27 kohta numeroidaan uudestaan 38 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”sääpalveluilla’ järjestelyjä ja palveluja, joilla ilma-aluksille toimitetaan sääennusteita, -varoituksia, -katsauksia ja -havaintoja lennonvarmistustarkoituksiin sekä muita valtion ilmailua varten tuottamia säätietoja;”;

(g) Artiklan 28 kohta numeroidaan uudestaan 41 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”suunnistuspalveluilla’ järjestelyjä ja palveluja, jotka tarjoavat ilma-alukselle paikantamis- ja ajoitustietoja;”;

(h) Artiklan 29 kohta numeroidaan uudestaan 44 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”operatiivisilla tiedoilla’ lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien pitäjien ja muiden asiaankuuluvien toimijoiden operatiivisiin tarkoituksiin tarvitsemia tietoja kaikista lennon vaiheista;”;

(i) Artiklan 30 kohta numeroidaan uudestaan 46 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”käyttöönottolla’ ensimmäistä operatiivista käyttöä järjestelmän alkuasennuksen tai parantamisen jälkeen;”;

- (j) Artiklan 31 kohta numeroidaan uudestaan 47 kohdaksi;
- (k) Artiklan 32 kohta numeroidaan uudestaan 53 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’valvontapalveluilla’ järjestelyjä ja palveluja, joita käytetään kunkin ilma-aluksen aseman määrittämiseen turvallisen porrastuksen mahdollistamiseksi;”;

- (l) Artiklaan lisätään 29–32 kohta seuraavasti:

”29. ’reitinaikaisilla lennonvarmistuspalveluilla’ ilmaliikennepalveluja, jotka liittyvät ilma-aluksen johtamiseen lentoonlähdön ja alkunousun lopusta lähestymis- ja laskuvaiheen alkamiseen, sekä lennonvarmistuspalveluja, joita tarvitaan reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen;

30. ’lentoreittimaksuvyöhykkeellä’ maasta yläilmatilaan ulottuvaa ilmatilan osaa, jossa tarjotaan reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja ja jolle vahvistetaan yksi kustannusperusta;

31. ’Eurocontrol’ on lennonvarmistusalan yhteistyöstä 13 päivänä joulukuuta 1960 tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella perustettu Euroopan lennonvarmistusjärjestö;

32. ’eurooppalaisella ilmaliikenteen hallintaverkolla’ asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä VIII olevassa 3.1 kohdassa lueteltujen järjestelmien kokonaisuutta, joka mahdollistaa lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisen unionissa, mukaan lukien unionin ja kolmansien maiden väliset rajakohdat;”;

- (m) Artiklan 33 kohta numeroidaan uudestaan 54 kohdaksi;
- (n) Artiklan 34 kohta numeroidaan uudestaan 57 kohdaksi;
- (o) Artiklan 35 kohta numeroidaan uudestaan 27 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’rajat ylittävillä palveluilla’ lennonvarmistuspalveluja, joita jossakin jäsenvaltiossa tarjoaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, jonka päätoimipaikka on toisessa jäsenvaltiossa;”;

- (p) Artiklan 36 kohta numeroidaan uudestaan 40 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”’kansallisella valvontaviranomaisella’ yhtä tai useampaa kansallista elintä, jolle jäsenvaltio on antanut tämän asetuksen mukaisia tehtäviä, lukuun ottamatta kansallisen toimivaltaisen viranomaisen vastuulle kuuluvia tehtäviä;”;

- (q) Poistetaan 37 ja 38 kohta;
- (r) Artiklaan lisätään 39 kohta seuraavasti:

”’kansallisella toimivaltaisella viranomaisella’ asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 34 alakohdassa määriteltyjä yksiköjä;”;

- (s) Artiklaan lisätään 42 ja 43 kohta seuraavasti:

”42. ’verkkokriisillä’ tilannetta, jossa ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja ei kyetä tarjoamaan vaaditulla tasolla, mikä johtaa verkon kapasiteetin merkittävään alenemiseen tai merkittävään epätasapainoon verkon kapasiteetin ja kysynnän välillä, taikka yhdessä tai useammassa verkon osassa esiintyviin vakaviin tiedonkulkuongelmiin epätavallisen ja ennakoimattoman tilanteen seurauksena;

43. *'verkon hallinnoijalla' taho, jolle on 27 artiklan mukaisesti osoitettu tehtävät, jotka ovat tarpeen 26 artiklassa tarkoitettujen verkkotoimintojen toteuttamisen edistämiseksi;*

(t) Artiklaan lisätään 45 kohta seuraavasti:

”suorituskykysuunnitelmalla' suunnitelmaa, jonka ilmaliikennepalvelujen tarjoajat ja verkon hallinnoija ovat tapauksen mukaan laatineet tai hyväksyneet ja jonka tarkoituksena on parantaa lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä;”

38) Ehdotuksen 2 artiklaan (Määritelmät) tehdään seuraavat lisäykset:

(a) Artiklaan 48–52 lisätään kohdat seuraavasti:

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

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

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

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

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

(b) Artiklaan lisätään 55 ja 56 kohta seuraavasti:

”55. 'lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluilla' lähilennonjohtopalveluja tai lentopaikan lentotiedotuspalveluja, joihin sisältyvät ilmaliikenteen neuvontapalvelut ja hälytyspalvelut, sekä tietyllä etäisyydellä lentoasemasta annettavat ilmaliikennepalvelut, jotka liittyvät ilma-alusten lähestymiseen ja lähtöön ja ovat tarpeen operatiivisten vaatimusten täyttämiseksi, sekä niihin tarvittavia lennonvarmistuspalveluja;

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

II luku: Kansalliset viranomaiset

39) Ehdotuksen II luvun otsikko korvataan seuraavasti: *”Kansalliset valvontaviranomaiset”*.

40) Ehdotuksen 3 artiklan otsikko korvataan seuraavasti: ”Kansallisten valvontaviranomaisten nimeäminen, perustaminen ja niitä koskevat vaatimukset”.

41) Ehdotuksen 3 artikla muutetaan seuraavasti:

(a) Artiklan 1 kappale muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on yhdessä tai yksittäin joko nimettävä tai perustettava elin tai elimiä kansalliseksi valvontaviranomaisekseen huolehtimaan tällä asetuksella kyseiselle viranomaiselle annetuista tehtävistä.”;

(b) Artiklan 2 kohta numeroidaan uudestaan 3 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava organisaatioltaan, toiminnaltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillisiä ja riippumattomia kaikista muista julkisista tai yksityisistä yksiköistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1 kohdan soveltamista.

Kansallisten valvontaviranomaisten on myös oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumattomia kaikista lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista.”;

(c) Artiklan 3 kohta numeroidaan uudestaan 4 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat perustaa kansallisia valvontaviranomaisia, jotka ovat toimivaltaisia useilla säännellyillä aloilla, jos tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät tässä artiklassa säädetyt riippumattomuusvaatimukset. Kansallinen valvontaviranomainen voidaan organisaatorakenteensa osalta myös yhdistää neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, jos tällainen yhdistetty yksikkö täyttää tässä artiklassa säädetyt riippumattomuusvaatimukset.”;

(d) Artiklan 4 kohta poistetaan.

(e) Artiklan 5 kohta numeroidaan uudestaan 2 kohdaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Kansalliset valvontaviranomaiset käyttävät toimivaltuuksiaan puolueettomasti, riippumattomasti ja avoimesti, ja ne on organisoitava ja varustettava henkilöstöllä ja niitä on johdettava ja rahoitettava tämän edellyttämällä tavalla.”;

(f) Artiklan 6 kohta korvataan 5 ja 6 kohdilla seuraavasti:

”5. Kansallisten valvontaviranomaisten henkilöstön on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) henkilöstön palvelukseenottoprosessit ovat selkeitä ja avoimia ja niillä varmistetaan henkilöstön riippumattomuus;

b) henkilöstö valitaan erityisosaamisen perusteella, mukaan lukien asianmukainen pätevyys ja merkityksellinen kokemus, tai sille annetaan asianmukainen koulutus.

Kansallisten valvontaviranomaisten henkilöstön on toimittava riippumattomasti, erityisesti välttämällä eturistiriitoja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ja tehtäviensä suorittamisen välillä.

6. Edellä 5 kohdassa säädettyjen vaatimusten lisäksi strategisista päätöksistä vastaavat henkilöt nimittävällä asianomaisen jäsenvaltion yksiköllä ei saa olla suoria omistusoikeuksia

lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin. Jäsenvaltioiden on päätettävä, nimitetäänkö nämä henkilöt määrääjäksi, joka voidaan uusiksi, vai pysyväksi toimikaudeksi, joka sallii irtisanomisen ainoastaan syistä, jotka eivät liity heidän päätöksentekoonsa. Strategisista päätöksistä vastaavat henkilöt eivät saa pyytää tai ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yksiköltä kansallisen valvontaviranomaisen tehtäviä suorittaessaan, ja heillä on oltava täydet valtuudet henkilöstönsä palvelukseenottamisessa ja hallinnoinnissa.

Heidän on pidättäydyttävä mahdollisista suorista tai epäsuorista etunäkökohdista, joiden voidaan katsoa haittaavan heidän riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa heidän tehtäviensä suorittamiseen. Tätä varten heidän on annettava sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan vuosittain ilmoitukset, joista käyvät ilmi mahdolliset suorat tai epäsuorat etunäkökohdat.

Henkilöillä, jotka vastaavat strategisista päätöksistä, tarkastuksista tai muista toiminnoista, jotka liittyvät suoraan suorituskykytavoitteisiin tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien valvontaan, ei saa olla ammatillista asemaa tai vastuuta missään lennonvarmistuspalvelujen tarjoajassa vähintään kahden vuoden aikana sen jälkeen, kun heidän toimikautensa kansallisessa valvontaviranomaisessa on päättynyt.”;

(g) Artiklan 7 kappale muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisilla valvontaviranomaisilla on riittävät taloudelliset resurssit ja valmiudet suorittaa niille tämän asetuksen nojalla annetut tehtävät tehokkaasti ja oikea-aikaisesti. Kansallisten valvontaviranomaisten on hallinnoitava henkilöstöään omilla määrärahoillaan, jotka vahvistetaan suhteessa niihin tehtäviin, jotka viranomaisen on 4 artiklan mukaisesti toteutettava.

(h) Artiklan 8 kohta numeroidaan uudestaan 9 kohdaksi;

(i) Artiklaan lisätään 8 kohta seuraavasti:

”Jäsenvaltio voi pyytää suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa hoitamaan ne 14, 17, 19, 20, 21, 22 ja 25 artiklassa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjen suorituskyky- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon liittyvät tehtävät, joista kyseisen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen on vastuussa tämän asetuksen ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten nojalla.

Kun suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto hyväksyy tällaisen pyynnön, siitä tulee pyyntöön sisältyvistä tehtävistä vastaava valvontaviranomainen, ja pyynnön esittäneen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen vapautetaan näistä tehtävistä. Näiden tehtävien suorittamiseen, mukaan lukien maksujen periminen, sovelletaan asetuksen (EU) 2018/1139 sääntöjä, jotka koskevat suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa.”;

(j) Artiklan 9 kohta numeroidaan uudestaan 10 kohdaksi ja se muutetaan seuraavasti:

- ilmaisu ”6 kohdan a ja b alakohdassa” korvataan ilmaisulla ”5 kohdan a ja b alakohdassa”;
- ilmaisu ”27 artiklan 3 kohdassa” korvataan ilmaisulla ”37 artiklan 3 kohdassa”.

42) Ehdotuksen 4 artikla korvataan seuraavasti:

(a) Artiklan 1 kohta korvataan seuraavasti:

”Edellä 3 artiklassa tarkoitettujen kansallisten valvontaviranomaisten on

a) toteutettava tarvittavat toimet 6 artiklassa tarkoitettujen taloudellisten todistusten myöntämiseksi, mukaan lukien kyseisten taloudellisten todistusten haltijoiden valvonta;

b) valvottava 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti hankintavaatimusten asianmukaista soveltamista;

c) sovellettava 10–17 ja 19–22 artiklassa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjä suorituskyvyn kehittämisjärjestelmiä ja maksujärjestelmiä mainituissa artikloissa ja säädöksissä määriteltyjen tehtäviensä rajoissa sekä valvottava 25 artiklan mukaisesti asetuksen soveltamista nimettyjen ilmailiikennepalvelujen tarjoajien tilien avoimuuden osalta.”;

(b) Artiklan 2 kohta numeroidaan uudestaan 3 kohdaksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Kunkin kansallisen valvontaviranomaisen on toteutettava tarvittavat tarkastukset, auditoinnit ja muut seurantatoimet, joilla voidaan havaita niiden valvontavastuulla tämän asetuksen mukaisesti olevien yksikköjen mahdolliset tässä asetuksessa ja sen perusteella annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten vastaisuudet.

Sen on toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet, joihin voi tarvittaessa kuulua sen 6 artiklan mukaisesti antamien taloudellisten todistusten muuttaminen, rajoittaminen tai niiden voimassaolon keskeyttäminen tai peruuttaminen.

Asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasemien pitäjien ja yhteisen tietopalvelun tarjoajien on noudatettava kansallisten valvontaviranomaisten tässä tarkoituksessa toteuttamia toimenpiteitä.”;

(c) Artiklaan lisätään 2 kohta seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten vastuulla on arvioida ja hyväksyä yhteisen tietopalvelun tarjoamisen hinnoittelu 9 artiklan mukaisesti.”;

43) Ehdotuksen 5 artikla korvataan seuraavasti:

(a) Artiklan 1 kohta korvataan seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten on vaihdettava tietoja ja toimittava verkossa yhteisesti asetuksen (EU) 2018/1139 114 a artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastusta käsittelevän neuvoa-antavan lautakunnan puitteissa.”;

(b) Artiklan 2 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten on tehtävä yhteistyötä, tarvittaessa työjärjestelyjen avulla, jotta ne voivat avustaa toisiaan seuranta- ja valvontatehtävissään sekä tutkintojen ja selvitysten käsittelyssä.”;

(c) Artiklan 3 kohta korvataan seuraavasti:

”Kansallisten valvontaviranomaisten on helpotettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien yli valtioiden rajojen tapahtuvaa palvelujen tarjontaa verkon suorituskyvyn parantamiseksi. Jos lennonvarmistuspalveluja tarjotaan kahden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, kyseisten jäsenvaltioiden on tehtävä keskenään sopimus tämän asetuksen mukaisesta valvonnasta niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien osalta, joita asia koskee. Asianomaiset kansalliset valvontaviranomaiset voivat laatia suunnitelman, jossa määritetään niiden yhteistyö sopimuksen voimaansaattamiseksi.”;

(d) Artiklan 4 kohta poistetaan.

- (e) Artiklan 5 kohta numeroidaan uudestaan 4 kohdaksi ja muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Kun lennonvarmistuspalveluja tarjotaan toisen jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, 3 kohdassa tarkoitetuissa sopimuksissa on määrättävä, että kunkin viranomaisen on vastavuoroisesti tunnustettava tässä asetuksessa säädettyjen valvontatehtävien suorittaminen ja näiden tehtävien suorittamisen tulokset. Niiden on myös täsmennettävä, mikä kansallinen valvontaviranomainen vastaa 6 artiklassa tarkoitetun taloudellisen todistuksen myöntämisestä.”;

- (f) Artiklan 6 kohta numeroidaan uudestaan 5 kohdaksi ja muutetaan seuraavasti:

”Kansalliset valvontaviranomaiset voivat kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa ja alueellisen yhteistyön edistämiseksi tehdä myös sopimuksia valvontatehtäviä koskevien vastuiden jakamisesta. Niiden on ilmoitettava tällaisista sopimuksista komissiolle.”;

- 44) Ehdotuksen 6 artikla poistetaan.

III luku: Palvelujen tarjoaminen

- 45) Ehdotuksen 7 artikla yhdessä 28 artiklan kanssa korvataan 38 artiklalla, jonka otsikko on ”Sidosryhmien kuuleminen” ja sen sanamuoto on seuraava:

”1. Jäsenvaltioiden, kansallisten valvontaviranomaisten, viraston – niin suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiessaan kuin muutoinkin – ja verkon hallinnoijan on tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä tehtäviään hoitaessaan otettava käyttöön kuulemismenettelyt sidosryhmien asianmukaista kuulemistä varten.

2. Komissio perustaa tällaisen menettelyn unionin tasolla, jotta voidaan tarvittaessa toteuttaa kuulemisia tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä asioista . Komission päätöksellä 98/500/EY perustettu alakohtainen neuvottelukomitea osallistuu kuulemismenettelyyn.

3. Sidosryhmiä voivat olla:

a) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tai näitä edustavat asianomaiset ryhmät;

b) verkon hallinnoija;

c) lentoasemien pitäjät tai näitä edustavat asianomaiset ryhmät;

d) ilmatilan käyttäjät tai näitä edustavat asianomaiset ryhmät;

e) sotilasvoimat;

f) laitteiden ja järjestelmien valmistajat;

g) henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt;

h) asiaankuuluvat valtiosta riippumattomat järjestöt.”.

- 46) Ehdotuksen 8 artikla numeroidaan uudestaan 6 artiklaksi. Artiklan otsikko korvataan seuraavasti: ”Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien taloudelliset todistukset ja sovellettavat vaatimukset”, ja korvataan artiklan teksti seuraavasti:

”1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on niiden todistusten lisäksi, jotka niiltä vaaditaan asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan nojalla, oltava taloudellinen todistus. Taloudellinen

todistus annetaan hakemuksesta, kun hakija on osoittanut riittävän vakavaraisuutensa ja saanut asianmukaisen vastuu- ja vahinkovakuutusturvan.

Tässä kohdassa tarkoitettua taloudellista todistusta voidaan rajoittaa tai sen voimassaolo voidaan keskeyttää tai peruuttaa, jos haltija ei enää täytä todistuksen myöntämistä ja voimassa pitämistä koskevia vaatimuksia.

2. Yksiköllä, jolla on 1 kohdassa tarkoitettu taloudellinen todistus ja asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettu todistus, on oikeus tarjota ilmatilan käyttäjille unionissa lennonvarmistuspalveluja syrjimättömin ehdoin, sanotun kuitenkin rajoittamatta 7 artiklan 2 kohdan soveltamista.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun taloudelliseen todistukseen ja asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettuun todistukseen voidaan soveltaa yhtä tai useampaa liitteessä I esitetystä ehdoista. Näiden ehtojen on oltava objektiivisesti perusteltuja, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 36 artiklan mukaisesti liitteessä I olevan luettelon muuttamiseksi, jotta voidaan turvata tasapuoliset taloudelliset toimintaedellytykset ja palveluntarjonnan häiriönsietokyky.

4. Sen jäsenvaltion kansalliset valvontaviranomaiset, jossa taloudellista todistusta hakevalla luonnollisella henkilöllä tai oikeushenkilöllä on päätoimipaikka tai, jos kyseisellä henkilöllä ei ole päätoimipaikkaa, jossa sillä on asuinpaikka tai sijoittautumispaikka, vastaavat tässä artiklassa säädetyistä taloudellisiin todistuksiin liittyvistä tehtävistä. Jos lennonvarmistuspalveluja tarjotaan kahden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, vastuullisia kansallisia valvontaviranomaisia ovat 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti määritellyt viranomaiset.

5. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi kansallisten valvontaviranomaisten tehtävä on

a) ottaa vastaan ja arvioida niille tehdyt hakemukset ja tarvittaessa antaa tai uusii taloudelliset todistukset;

b) valvoa taloudellisten todistusten haltijoita.

6. Komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäännöt, jotka koskevat yksityiskohtaisia vaatimuksia vakavaraisuudesta, erityisesti talouden vahvuuden ja sietokyvyn osalta, sekä vastuu- ja vahinkovakuutusturvaa. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 1, 4 ja 5 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano ja noudattaminen, komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset säännöistä ja menettelyistä, jotka koskevat todistusten antamista ja sellaisten tutkintojen, tarkastusten, auditointien ja muiden seurantatoimien suorittamista, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että kansallinen valvontaviranomainen voi valvoa tehokkaasti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia yksikköjä.”.

47) Ehdotuksen 9 artikla numeroidaan uudestaan 7 artiklaksi ja muutetaan seuraavasti:

(a) Artiklan 1, 2 ja 3 kohdat muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten jäsenvaltioiden on yksittäin tai yhteisesti nimettävä yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat edellytykset:

a) niillä on voimassa oleva todistus tai asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettu voimassa oleva ilmoitus sekä 6 artiklan 1 kohdan mukainen taloudellinen todistus;

b) ne täyttävät kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset.

Päätös ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämisestä on voimassa enintään kymmenen vuotta. Jäsenvaltiot voivat tehdä päätöksen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämisen uusimisesta.

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

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

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

c) niiden on käytettävä ainoastaan nimeävässä jäsenvaltiossa olevia laitteita.

3. Jäsenvaltioiden on määriteltävä yksittäin tai yhteisesti nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet. Näihin velvollisuuksiin on sisällyttävä ehtoja, jotka koskevat asiaankuuluvan datan asettamista saataville kaikkien ilma-alusten toiminnan tunnistamiseksi jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa.”;

(b) Artiklan 4 ja 5 kohta poistetaan.

(c) Artiklan 6 kohta numeroidaan uudestaan 4 kohdaksi.

48) Ehdotuksen 10 artikla poistetaan.

49) Ehdotukseen lisätään uusi 8 artikla, jonka otsikko on ”CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamista koskevat edellytykset”, seuraavasti:

”1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajat voivat päättää hankkia CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palveluja markkinaehdoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden parantamisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

Jäsenvaltioiden on sallittava se, että lentoasemien pitäjät hankkivat lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja lähilennonjohtoa varten markkinaehdoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

Lisäksi jäsenvaltiot voivat sallia sen, että lentoasemien pitäjät tai asianomainen kansallinen valvontaviranomainen hankkivat lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja lähestymislennonjohtoa varten markkinaehdoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

2. Markkinaehdoin tehtävien palveluhankintojen on perustuttava unionin oikeuden mukaisiin tasapuolisiin, syrjimättömiin ja avoimiin ehtoihin, perussopimuksen kilpailusäännöt mukaan luettuina. Kyseisten palvelujen hankintaa koskevat tarjouskilpailut on suunniteltava siten, että kilpailevat palveluntarjoajat voivat tosiasiallisesti osallistua näihin menettelyihin muun muassa siten, että kilpailu avataan säännöllisesti uudelleen.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen on organisatorisesti erotettu CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta

ja että 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua erillistä kirjanpitoa koskevaa vaatimusta noudatetaan.

4. CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palvelujen tai lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoaja voidaan valita tarjoamaan palveluja jäsenvaltiossa ainoastaan, jos

a) se on sertifioitu 6 artiklan 1 kohdan ja 2 kohdan mukaisesti;

b) sen päätoimipaikka sijaitsee jonkin jäsenvaltion alueella;

c) jäsenvaltiot tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat yli 50 prosenttia palveluntarjoajasta ja se on tosiasiallisesti niiden määräysvallassa joko suoraan tai yhden tai useamman muun yrityksen kautta, lukuun ottamatta tapauksia, joista määrätään kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jossa unioni on osapuolena; ja

d) palveluntarjoaja täyttää kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset.

5. Edellä olevaa 14, 17 ja 19–22 artiklaa ei sovelleta lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin, jotka on 1 kohdan toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti nimetty hankintamenettelyllä. Näiden lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava kansalliselle valvontaviranomaiselle ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle seuranta varten tiedot lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvystä keskeisillä suorituskyvyn osa-alueilla, joita ovat turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus.

6. Kansallisten valvontaviranomaisten on varmistettava, että 1 kohdassa tarkoitetut ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja lentoasemien pitäjien suorittamat hankinnat ovat 2 kohdan mukaisia, ja toteutettava tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tapauksessa niiden vastuulla on hyväksyä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja koskevat tarjouseritelmät, joihin on sisällyttävä palvelun laatua koskevia vaatimuksia. Kansallisten valvontaviranomaisten on saatettava neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 11 artiklassa tarkoitetun kansallisen kilpailuviranomaisen käsiteltäväksi asiat, jotka liittyvät kilpailusääntöjen soveltamiseen.”.

50) Uusi 9 artikla, jonka otsikko on ”Yhteisen tietopalvelun tarjoaminen”, lisätään, ja se muotoillaan seuraavasti:

”1. Kun tarjotaan yhteistä tietopalvelua, jaettavan datan on oltava riittävän eheää ja laadukasta, jotta miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan liittyviä palveluja voidaan tarjota turvallisesti.

2. Yhteisen tietopalvelun hinnan on perustuttava palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kiinteisiin ja muuttuviin kustannuksiin, ja se voi lisäksi sisältää korotuksen, joka vastaa asianmukaista riskin ja tuoton suhdetta.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut kustannukset on esitettävä erillään asianomaisen toimijan muiden toimintojen kirjanpidosta, ja tiedot niistä on asetettava julkisesti saataville.

3. Yhteisen tietopalvelun tarjoajan on vahvistettava hinta 2 kohdan mukaisesti edellyttäen, että asianomainen kansallinen valvontaviranomainen arvioi ja hyväksyy sen.

4. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on asetettava reaaliaikaisesti saataville asiaankuuluvat operatiiviset tiedot, jotka koskevat toimintaa tietyissä ilmatilan osissa, jotka

jäsenvaltiot ovat nimenneet miehittämättömien ilma-alusten käyttöä varten. Yhteisen tietopalvelun tarjoajat saavat käyttää näitä tietoja ainoastaan tarjoamiensa palvelujen operatiivisiin tarkoituksiin. Yhteisen tietopalvelun tarjoajille on myönnettävä käyttöoikeus asiaankuuluviin operatiivisiin tietoihin syrjimättömällä tavalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta turvallisuus- tai puolustuspoliittisia etuja.

Tällaisten tietojen käyttöoikeudesta perittävien hintojen on perustuttava tietojen saataville asettamisesta aiheutuviin marginaalikustannuksiin.”.

51) Ehdotuksen 11 artikla numeroidaan uudestaan 10 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

(a) Artiklan 1 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on tämän artiklan ja 11–18 artiklan mukaisesti sovellettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää.”;

(b) Artiklan 2 kohta korvataan seuraavasti:

”Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä on toteutettava viiteajanjaksoina, joiden kesto on vähintään kaksi ja enintään viisi vuotta. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä on oltava seuraavat osat:

- a) kunkin viiteajanjakson osalta unionin laajuiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus;*
- b) suorituskykysuunnitelmat, mukaan luettuina sitovat suorituskykytavoitteet a alakohdassa mainituilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla kunkin viiteajanjakson osalta*
- c) suorituskyvyn säännöllinen tarkastelu, seuranta ja vertailu suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus.*

Komissio voi lisätä muita suorituskyvyn kannalta keskeisiä osa-alueita suorituskykytavoitteiden asettamista tai seurantaa varten, jos se on tarpeen suorituskyvyn parantamiseksi.”;

(c) Artiklan 3, 6 ja 8 kohta poistetaan;

(d) Artiklan 7 kohta numeroidaan uudestaan 3 kohdaksi ja se muutetaan seuraavasti:

”Edellä olevan 2 kohdan a, b ja c alakohta perustuvat seuraaviin:

- a) kaikilta asiaankuuluvilta osapuolilta, mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ilmatilan käyttäjät, lentoasemien pitäjät, kansalliset valvontaviranomaiset, kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, jäsenvaltiot, virasto, verkon hallinnoija ja Eurocontrol, saatavilla olevien, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä koskevien aiheellisten tietojen kerääminen, validoiminen, tutkiminen, arvioiminen ja levittäminen;*
- b) keskeiset suorituskykyindikaattorit tavoitteiden asettamista varten suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla;*
- c) suorituskyvyn seurantaindikaattorit suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla;*

- d) menetelmät suorituskykysuunnitelmien ja suorituskykytavoitteiden laatimiseksi lennonvarmistuspalveluja varten sekä menetelmät suorituskykysuunnitelman ja suorituskykytavoitteiden laatimiseksi verkkotoimintoja varten;
 - e) lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden luonnosten arviointi;
 - f) suorituskykysuunnitelmien seuranta, mukaan lukien asianmukaiset varoitusmekanismit suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden tarkistamista sekä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden tarkistamista varten viiteajanjakson aikana;
 - g) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuanalyysi;
 - h) kannustinjärjestelmät, mukaan lukien taloudelliset pidäkkeet, joita sovelletaan, jos ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ei noudata asiaankuuluvia sitovia suorituskykytavoitteita viiteajanjakson aikana tai jos se ei ole toteuttanut 35 artiklassa tarkoitettuja asiaankuuluvia yhteisiä hankkeita. Taloudellisissa pidäkkeissä on otettava erityisesti huomioon kyseisen palveluntarjoajan tarjoaman palvelun laadun heikkeneminen, joka johtuu suorituskykytavoitteiden noudattamatta jättämisestä tai yhteisten hankkeiden toteuttamatta jättämisestä, sekä tämän vaikutus verkkoon;
 - i) liikenteen ja kustannusten riskinjakomekanismit;
 - j) tavoitteiden asettamisen aikataulut, suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden arviointi, seuranta ja vertailuanalyysi;
 - k) menetelmä, jolla reitinaikaisille ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluille yhteiset kustannukset jaetaan näiden kahden palveluluokan kesken;
 - l) mekanismit, joilla puututaan ennalta arvaamattomiin ja merkittäviin tapahtumiin, joilla on olennainen vaikutus suorituskyky- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon.”.
- 52) Ehdotukseen lisätään uusi 11 artikla, jonka otsikko on ”Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettaminen”, seuraavasti:
- ”1. Komissio hyväksyy 37 artiklan 2 kohdassa ja tämän artiklan 2–3 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen kullekin viiteajanjaksolle unionin laajuiset suorituskykytavoitteet reitinaikaisille lennonvarmistuspalveluille sekä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluille suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus. Komissio voi unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä määritellä täydentäviä perusarvoja, jaotteluarvoja tai vertailuryhmiä, jotta suorituskykysuunnitelmaluonnokset voidaan 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen perusteiden mukaisesti arvioida ja hyväksyä.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet määritellään seuraavien keskeisten kriteerien perusteella:
- a) niiden on edistettävä lennonvarmistuspalvelujen toiminnallisen ja taloudellisen suorituskyvyn asteittaista ja jatkuvaa parantamista;
 - b) niiden on oltava realistisia ja toteutettavissa kyseisen viiteajanjakson aikana ja samalla autettava edistämään pitkän aikavälin rakenteellista ja teknologista kehitystä, joka mahdollistaa lennonvarmistuspalvelujen tehokkaan, kestävän ja häiriönsietokykyisen tarjoamisen.
3. Valmistellessaan päätöksiään unionin laajuisista suorituskykytavoitteista komissio kerää sidosryhmiltä tarvittavat tiedot. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto avustaa

komission pyynnöstä komissiota näiden päätösten analysoinnissa ja valmistelussa antamalla lausunnon.”.

53) Ehdotuksen 12 artikla poistetaan.

54) Ehdotuksen 13 artikla numeroidaan uudestaan 19 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

”1. Lennonvarmistuspalvelujen maksut on määritettävä, pantava täytäntöön ja perittävä ilmatilan käyttäjiltä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta rahoittaa tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvien ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen julkisista varoista.

2. Maksujen on perustuttava kustannuksiin, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu niistä palveluista ja toiminnoista, joita ilmatilan käyttäjille tarjotaan vahvistettuina viiteajanjaksoina, jotka määritellään 10 artiklan 2 kohdassa. Näihin kustannuksiin voi sisältyä kohtuullinen kokonaispääoman tuotto, jolla edistetään tarvittavaa pääoman karttumista.

3. Maksujen on edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskykytavoitteiden saavuttaminen, sekä tuettava yhdenmukaisia palvelujen tarjoamista ja vähennettävä samalla ilmailun ympäristövaikutuksia.

4. Ilmatilan käyttäjiltä perittävistä maksuista voi olla tuloksena ilmaliikennepalvelujen tarjoajille taloudellisia ylijäämiä tai tappioita, jotka johtuvat 10 artiklan 3 kohdan h alakohdassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien ja 10 artiklan 3 kohdan i alakohdassa tarkoitettujen riskinjakomekanismien soveltamisesta.

5. Ilmatilan käyttäjiltä tämän artiklan mukaisesti perittävistä maksuista saatavia tuloja ei saa käyttää sellaisten palvelujen rahoittamiseen, joita tarjotaan 8 artiklan mukaisesti markkinaehdoin.

6. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien määritettyjä kustannuksia, toteutuneita kustannuksia ja tuloja koskevat taloudelliset tiedot on ilmoitettava kansallisille valvontaviranomaisille ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle, ja ne on asetettava julkisesti saataville.”.

55) Ehdotuksen 14 artikla numeroidaan uudestaan 24 artiklaksi. Sen otsikko korvataan seuraavasti: ”Suorituskyky- ja maksujärjestelmien noudattamisen tarkastelu” ja teksti muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”1. Komissio tarkastelee säännöllisesti, noudattavatko ilmaliikennepalvelujen tarjoajat ja jäsenvaltiot tapauksen mukaan 10–17 ja 19–22 artiklaa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä. Komissio toimii suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa ja kansallisia valvontaviranomaisia kuullen.

2. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tutkii yhden tai useamman jäsenvaltion, kansallisen valvontaviranomaisen tai komission pyynnöstä kaikki väitetyt 1 kohdassa tarkoitettut vaatimustenvastaisuudet. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto saa viitteitä tällaisista vaatimustenvastaisuuksista, se voi käynnistää tutkimuksen omasta aloitteestaan. Sen on saatettava tutkinta päätökseen neljän kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta kuultuaan jäsenvaltiota, asianomaista kansallista valvontaviranomaista ja asianomaista nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa. Suorituskyvyn tarkastuselimenä

toimiva virasto jakaa tutkinnan tulokset asianomaisten jäsenvaltioiden, asianomaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja komission kanssa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 41 artiklan 1 kohdan soveltamista.

3. Komissio voi antaa lausunnon siitä, ovatko jäsenvaltiot ja/tai ilmaliikennepalvelujen tarjoajat noudattaneet 10–17 ja 19–22 artiklaa ja 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä, sekä antaa lausuntonsa tiedoksi sille jäsenvaltiolle tai niille jäsenvaltioille ja sille ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, joita asia koskee.”.

56) Ehdotuksen 15 artikla (muutetun ehdotuksen V luvussa) numeroidaan uudestaan 35 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

”1. Komissio voi perustaa yhteisiä hankkeita, joilla toteutetaan olennaisia toiminnallisia muutoksia, joilla on Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa määritelty olevan koko verkon laajuinen vaikutus.

2. Komissio voi myös perustaa hallintomekanismeja yhteisiä hankkeita ja niiden täytäntöönpanoa varten.

3. Yhteisiin hankkeisiin voi saada unionin rahoitusta. Tätä varten komissio toteuttaa 10 artiklan mukaisesti riippumattoman kustannus-hyötyanalyysin ja kuulee asianmukaisesti jäsenvaltioita ja asianomaisia sidosryhmiä sekä selvittää kaikki aiheelliset keinot hankkeiden toteutuksen rahoittamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa päättää taloudellisten resurssiensa käytöstä.

4. Komissio vahvistaa 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut yhteiset hankkeet ja hallintomekanismit täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”.

57) Ehdotuksen 16 artikla poistetaan.

58) Ehdotuksen 17 artikla korvataan 26 ja 27 artikloilla (muutetun ehdotuksen IV luvussa), joiden sisältö on seuraava:

”26 artikla

Verkkotoiminnot

1. Ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnoilla on varmistettava ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävä ja tehokas käyttö. Niillä on myös varmistettava, että ilmatilan käyttäjät voivat valita ympäristön kannalta optimaalisen lentoradan siten, että ilmatila ja lennonvarmistuspalvelut ovat mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä. Jäljempänä 2 ja 3 kohdassa luetelluilla verkkotoiminnoilla on edistettävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista, ja niiden on perustuttava operatiivisiin vaatimuksiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin verkkotoimintoihin sisältyvät seuraavat:

a) Euroopan ilmatilan rakenteiden suunnittelu ja hallinta;

b) ilmaliikennevirtojen säätely;

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

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin verkkotoimintoihin sisältyvät myös seuraavat:

- a) ilmatilan suunnittelun optimointi verkkoa varten ja ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegoinnin helpottaminen yhteistyössä ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa;
- b) verkon lennonjohtokapasiteetin käytön hallinta sitovan verkon operaatiosuunnitelman mukaisesti;
- c) koordinointi ja tuki verkkokriisin tapauksessa;
- d) ilmaliikennevirtojen säätely ja kapasiteetin hallinta;
- e) Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönoton täytäntöönpanotoimien suunnittelun, seurannan ja koordinoinnin hallinnointi Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti ottaen huomioon operatiiviset tarpeet ja niihin liittyvät toimintamenetelmät;
- f) Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin toimivuuden seuranta.

4. Edellä 2 ja 3 kohdassa lueteltuihin toimintoihin ei liity laajakantoisista sitovista toimenpiteistä päättämistä tai poliittisen harkintavallan käyttöä. Ne on suoritettava yhteisymmärryksessä sotilasviranomaisten kanssa ilmatilan joustavaa käyttöä koskevien sovittujen menettelyjen mukaisesti.

5. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 36 artiklan mukaisesti tämän asetuksen muuttamiseksi siten, että siihen lisätään muita kuin 2 ja 3 kohdassa lueteltuja toimintoja, jos se on tarpeen verkon toiminnan ja suorituskyvyn kannalta.

27 artikla

Verkon hallinnoija

1. Edellä 26 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi komissio varmistaa, tarvittaessa viraston tuella, että verkon hallinnoija myötävaikuttaa 26 artiklassa säädettyjen verkkotoimintojen toteuttamiseen suorittamalla 4 kohdassa tarkoitetut tehtävät.

2. Komissio voi nimittää jonkin puolueettoman ja toimivaltaisen elimen suorittamaan verkon hallinnoijan tehtävät. Tätä varten komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Tällaiseen nimityspäätökseen on sisällyttävä nimityksen ehdot ja edellytykset, myös verkon hallinnoijan rahoituksen osalta.

3. Verkon hallinnoijan tehtävät on suoritettava riippumattomasti, puolueettomasti ja kustannustehokkaasti. Niihin on sovellettava asianmukaista hallintotapaa, jossa on tunnustettava palveluntarjonnan ja sääntelytehtävien erilliset vastuualueet, jos verkon hallinnoijaksi nimetyllä toimivaltaisella elimellä on myös sääntelytehtäviä. Verkon hallinnoijan on tehtäviään suorittaessaan otettava huomioon koko ilmaliikenteen hallintaverkon tarpeet ja varmistettava ilmatilan käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasemien pitäjien ja sotilasvoimien täysimittainen osallistuminen.

4. Verkon hallinnoijan on edistettävä verkkotoimintojen toteuttamista tukitoimenpiteillä, joilla pyritään verkon turvalliseen ja tehokkaaseen suunnitteluun ja toimintaan tavanomaisissa ja kriisiolosuhteissa, sekä toimenpiteillä, joilla pyritään jatkuvasti parantamaan verkon toimintaa yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja verkon yleistä suorituskykyä erityisesti suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanon osalta. Verkon hallinnoijan toteuttamissa toimissa on otettava huomioon tarve integroida lentoasemat kaikilta osin verkkoon.

5. Verkon hallinnoijan on tehtävä tiivistä yhteistyötä suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston kanssa sen varmistamiseksi, että 10 artiklassa tarkoitetut suorituskvytavoitteet otetaan asianmukaisesti huomioon yksittäisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien suorituskapasiteetissa ja niistä sovitaan verkon hallinnoijan ja näiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välillä verkon operatiosuunnitelmassa.

6. Verkon hallinnoijan on

a) päätettävä yksittäisistä toimenpiteistä verkkotoimintojen toteuttamiseksi sekä sitovan verkon operatiosuunnitelman tehokkaan täytäntöönpanon ja sitovien suorituskvytavoitteiden saavuttamisen tukemiseksi;

b) annettava komissiolle neuvontaa ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle asiaankuuluvaa tietoa ilmaliikenteen hallinnan verkkoinfrastruktuurin Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesta käyttöönnotosta erityisesti verkkoon tarvittavien investointien määrittämiseksi.

7. Verkon hallinnoijan on käytettävä päätöksenteossaan yhteistyöhön perustuvaa päätöksenteon prosessia. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessin osapuolten on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä parantamaan verkon toimivuutta ja suorituskvyä. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessilla on edistettävä verkon etua.

8. Komissio vahvistaa 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt verkkotoimintojen toteuttamisesta, verkon hallinnoijan tehtävistä ja hallintotapamekanismeista, mukaan lukien päätöksentekoprosessit, sekä kriisinhallinnasta.

9. Muista kuin 26 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista ilmatilan rakenteiden suunnitteluun liittyvistä näkökohdista vastaavat jäsenvaltiot. Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden on otettava huomioon ilmaliikenteen kysyntä, kausiluonteisuus sekä ilmaliikenteen ja suorituskvysuunnitelmien vaativuus. Näistä näkökohdista on ennen päätöksentekoa kuultava asianomaisia ilmatilan käyttäjiä tai tapauksen mukaan ryhmiä, jotka edustavat ilmatilan käyttäjiä ja sotilasviranomaisia.”.

59) Ehdotuksen 18 artikla poistetaan.

60) Ehdotuksen 19 artikla numeroidaan uudestaan 29 artiklaksi (muutetun ehdotuksen IV luvussa). Ensimmäinen virke korvataan seuraavasti:

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

Neljännessä virkkeessä oleva viittaus ”27 artiklan 3 kohdassa” korvataan viittauksella ”37 artiklan 3 kohdassa”.

61) Ehdotuksen 20 artikla numeroidaan uudestaan 30 artiklaksi (muutetun ehdotuksen IV luvussa) ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä varmistettava, että toimivaltaisten siviili- ja sotilasviranomaisten välillä laaditaan tai uusitaan kirjalliset sopimukset tai

vastaavat oikeudelliset järjestelyt määriteltyjen ilmatilan lohkojen hallinnasta, sekä ilmoitettava niistä komissiolle.”.

- 62) Ehdotuksen 21 artikla numeroidaan uudestaan 25 artiklaksi, sen otsikko korvataan seuraavasti: ”Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuus” ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

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

2. Kansallisilla valvontaviranomaisilla ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalla virastolla on oikeus tutustua niiden valvonnassa olevien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpitoon. Jäsenvaltiot voivat päättää myöntää muille valvontaviranomaisille oikeuden tutustua tähän kirjanpitoon.

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

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

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

c) se tarjoaa lennonvarmistuspalveluja unionissa ja kolmansissa maissa.

Lennonvarmistuspalvelujen määritetyt kustannukset, todelliset kustannukset ja lennonvarmistuspalveluista saatavat tulot on eriteltävä henkilöstökustannuksiin, muihin toimintakustannuksiin kuin henkilöstökustannuksiin, poistokustannuksiin, pääomakustannuksiin, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista aiheutuneisiin kustannuksiin sekä poikkeuksellisiin kustannuksiin, ja nämä tiedot on asetettava julkisesti saataville, jollei luottamuksellisten tietojen suojasta muuta johdu.

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

- 63) Ehdotuksen 22 artikla numeroidaan uudestaan 31 artiklaksi (muutetun ehdotuksen IV luvussa). Sen otsikko korvataan seuraavasti: ”Yleistä ilmaliikennettä koskevien operatiivisten tietojen saatavuus ja käyttöoikeus” ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”1. Kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien ja verkon hallinnoijan on yleisen ilmaliikenteen osalta asetettava asiaankuuluvat operatiiviset tiedot reaaliaikaisesti saataville, syrjimättömästi ja turvallisuus- tai puolustuspoliittisia etuja vaarantamatta, myös rajat ylittävästi ja unionin laajuisesti. Näiden tietojen on oltava sertifioitujen tai ilmoitettujen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta todistetusti kiinnostuneiden tahojen, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien sekä verkon hallinnoijan käytettävissä. Tietoja saa käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua palvelusta perittävien hintojen on perustuttava tietojen saataville asettamisesta aiheutuviin marginaalikustannuksiin.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä turvallisuusvalvonnasta, suorituskyvyn valvonnasta ja verkon valvonnasta vastaaville viranomaisille, virasto mukaan luettuna.

4. Komissio voi vahvistaa yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat tietojen asettamista saataville ja niiden 1 ja 3 kohdan mukaista saatavuutta, sekä menetelmät 2 kohdassa tarkoitettujen hintojen vahvistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”.

64) Ehdotukseen lisätään uusi 12 artikla, jonka otsikko on ”Reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen luokittelu”, seuraavasti:

”1. Kunkin jäsenvaltion on ennen kunkin viiteajanjakson alkua ilmoitettava komissiolle, mitkä kyseisenä ajanjaksona sen vastuulla olevassa ilmatilassa tarjottavat lennonvarmistuspalvelut se aikoo luokitella reitinaikaisiksi lennonvarmistuspalveluiksi ja mitkä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluiksi. Kunkin jäsenvaltion on samalla annettava komissiolle tiedoksi näihin palveluihin nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat.

2. Komissio hyväksyy hyvissä ajoin ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua kullekin jäsenvaltiolle osoitetut täytäntöönpanopäätökset siitä, täyttääkö kyseisten palvelujen suunniteltu luokittelu 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistetut perusteet. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto avustaa komission pyynnöstä komissiota näiden päätösten analysoinnissa ja valmistelussa antamalla lausunnon.

3. Jos 2 kohdan mukaisessa päätöksessä todetaan, ettei aiottu luokitus ole 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistettujen perusteiden mukainen, asianomaisen jäsenvaltion on kyseinen päätös huomioon ottaen annettava uusi tiedoksianto, jossa ehdot ovat mainittujen perusteiden mukaiset. Komissio tekee 2 kohdan mukaisesti päätöksen tästä tiedonannosta.

4. Asianomaisten nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on perustettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskysymysuunnitelmaluonnoksensa luokitteluihin, joiden komissio on todennut täyttävän 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistetut perusteet. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on käytettävä näitä samoja luokituksia arvioidessaan kustannusten jakamista 13 artiklan 3 kohdan mukaisten reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken.”.

65) Ehdotukseen lisätään uusi 13 artikla, jonka otsikko on ”Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskysymysuunnitelmat ja -tavoitteet”, seuraavasti:

”1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, jotka on nimetty tarjoamaan reitinaikaisia ilmaliikennepalveluja, on kunkin viiteajanjakson osalta laadittava

suorituskykysuunnitelmaluonnokset kaikista tarjoamistaan ja mahdollisesti muilta palveluntarjoajilta hankkimistaan reitinaikaisista lennonvarmistuspalveluista.

Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on hyväksyttävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Niissä on esitettävä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa on otettava huomioon Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma. Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on asetettava julkisesti saataville.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä verkon hallinnoijan toimittamat asiaankuuluvat tiedot. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on ennen suunnitelmaluonnosten hyväksymistä kuultava ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa sotilasviranomaisia, lentoasemien pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava suunnitelmat myös niiden sertifiointista vastaavalle kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka on tarkistettava asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten noudattaminen.

3. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja koskevat suorituskykytavoitteet, jotka ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kaikilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä aloilla ja täyttävät kolmannessa alakohdassa säädetyt lisäedellytykset.

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa on vahvistettava seuraavien perusteiden mukaisesti:

a) jos unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä on vahvistettu jaotteluarvot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden vertaaminen näihin jaotteluarvoihin;

b) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen arviointi suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi koko edellisen viiteajanjakson ja suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta;

c) asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan suunnitellun suorituskykytason vertaaminen muihin samaan vertailuryhmään kuuluviin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

Suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on lisäksi täytettävä seuraavat edellytykset:

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

b) suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava täydellinen sekä tietojen että taustatietojen osalta;

c) maksujen kustannusperusteiden on oltava 20 artiklan mukaisia.

4. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto arvioi kustannusten jakamisen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken 10 artiklan 3 kohdan k alakohdassa tarkoitetun menetelmän ja komission 12 artiklan nojalla tekemän eri palvelujen luokittelun arvioinnin perusteella.

5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskyksuunnitelmaluonnokset, mukaan lukien tarvittaessa kustannusten jakaminen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken, on toimitettava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi.

6. Jos nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja tarjoaa sekä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on ensin 4 kohdan mukaisesti arvioitava kustannusten jakaminen asianomaisten palvelujen kesken.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että kustannusten jakaminen ei ole 4 kohdassa tarkoitetun menettelyn tai luokituksen mukaista, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on esitettävä uusi suorituskyksuunnitelmaaluonnos, joka on mainitun menettelyn ja luokituksen mukainen.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että kustannusten jakaminen on mainitun menettelyn ja luokittelun mukaista, se tekee asiasta päätöksen ja ilmoittaa siitä nimetyille ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle ja asianomaiselle kansalliselle valvontaviranomaiselle. Päätöksen päätelmät sitovat kansallista valvontaviranomaista siltä osin kuin on kyse kustannusten jakamisesta 14 artiklassa tarkoitetun lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyksuunnitelmaluonnoksen arviointia varten.

7. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto arvioi reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet ja -suunnitelmat 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos 6 kohtaa sovelletaan, arviointi on tehtävä sen jälkeen, kun 6 kohdan neljännen alakohdan mukainen päätös kustannusten jakamisesta on tehty.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että suorituskyksuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, sen on hyväksyttävä suunnitelma.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että yksi tai useampi reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoite ei ole yhdenmukainen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa tai suorituskyksuunnitelma ei täytä 3 kohdassa vahvistettuja lisäehtoja, sen on evättävä hyväksyntä.

8. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on 7 kohdan mukaisesti evännyt suorituskyksuunnitelmaluonnoksen hyväksynnän, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on esitettävä tarkistettu suorituskyksuunnitelmaluonnos, joka sisältää tarvittaessa tarkistetut tavoitteet.

9. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on arvioitava 8 kohdassa tarkoitettu tarkistettu suorituskyksuunnitelmaluonnos 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja

edellytysten mukaisesti. Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto hyväksyy sen.

Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos ei täytä näitä perusteita ja edellytyksiä, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on evättävä sen hyväksyntä ja vaadittava nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa esittämään lopullinen suorituskykysuunnitelmaluonnos.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto vahvistaa kyseiselle nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet ottaen huomioon 7 kohdassa tarkoitetussa päätöksessä esitetyt havainnot. Asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällyttävä suorituskykytavoitteet, jotka virasto on suorituskyvyn tarkastuselimenä vahvistanut, sekä toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitetun tarkistetun suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksyntä evätään ainoastaan sen vuoksi, että se ei täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on todennut olevan yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja siihen on sisällytettävä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto ei ole katsonut täytyneen.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja koska se ei myöskään täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykytavoitteet, jotka virasto on suorituskyvyn tarkastuselimenä kolmannen alakohdan mukaisesti vahvistanut ja toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi sekä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto ei ole katsonut täytyneen.

10. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston hyväksymät suorituskykysuunnitelmaluonnokset lopullisina suunnitelmina, ja ne on asetettava julkisesti saataville.

11. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto antaa 18 artiklan mukaisesti hyväksyttävissä täytäntöönpanosäädöksissä tarkoitetuissa määräajoissa säännöllisiä kertomuksia reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn seurannasta, mukaan lukien säännölliset arvioinnit reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ja reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden saavuttamisesta ilmaliikennepalvelujen tarjoajien osalta sekä asettaa näiden arviointien tulokset julkisesti saataville.

Nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on annettava käyttöön lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannassa tarvittavat tiedot ja data. Näihin on sisällyttävä tiedot ja data tosiasiallisista kustannuksista ja tuloista. Jos suorituskykytavoitteita ei saavuteta tai suorituskyky suunnitelmaa ei panna asianmukaisesti täytäntöön, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tekee päätökset, joissa vaaditaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajia toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä. Näihin korjaaviin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on siirrettävä kyseisten palvelujen tarjoaminen toiselle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, jos se on objektiivisesti katsoen tarpeen. Jos suorituskykytavoitteita ei vielä kukaan saavuteta tai jos suorituskyky suunnitelmaa toteutetaan edelleen virheellisesti tai jos määrättyjä korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta tai ei toteuteta asianmukaisesti, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa asiasta tutkimuksen ja antaa 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle lausunnon. Komissio voi toteuttaa toimia 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti.”.

66) Ehdotukseen lisätään uusi 14 artikla, jonka otsikko on ”Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmat ja -tavoitteet”, seuraavasti:

”1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, jotka on nimetty tarjoamaan lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja, on kunkin viiteajanjakson osalta laadittava suorituskyky suunnitelmaluonnokset kaikista tarjoamistaan ja mahdollisesti muilta palveluntarjoajilta hankkimistaan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluista.

Suorituskyky suunnitelmaluonnokset on hyväksyttävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Niissä on esitettävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla. Suorituskyky suunnitelmaluonnoksissa on otettava huomioon Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma. Suorituskyky suunnitelmaluonnokset on asetettava julkisesti saataville.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmaluonnosten on sisällettävä verkon hallinnoijan toimittamat asiaankuuluvat tiedot. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on ennen suunnitelmaluonnosten hyväksymistä kuultava ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa sotilasviranomaisia, lentoasemien pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava suunnitelmat myös niiden sertifiointista vastaavalle kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka on tarkistettava asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten noudattaminen.

3. Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky suunnitelmaluonnosten on sisällettävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat suorituskykytavoitteet, jotka ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kaikilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä aloilla ja täyttävät kolmannessa alakohdassa vahvistetut lisäedellytykset.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa on vahvistettava seuraavien perusteiden mukaisesti:

a) jos unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä on vahvistettu jaotteluarvot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden vertaaminen näihin jaotteluarvoihin;

b) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen arviointi suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi koko edellisen viiteajanjakson ja suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta;

c) asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan suunnitellun suorituskyktason vertaaminen muihin samaan vertailuryhmään kuuluviin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

Suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on lisäksi täytettävä seuraavat edellytykset:

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

b) suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava täydellinen sekä tietojen että taustatietojen osalta;

c) maksujen kustannusperusteiden on oltava 20 artiklan mukaisia.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnokset on toimitettava kansalliselle valvontaviranomaiselle arvioitaviksi ja hyväksyttäväksi.

5. Kun kyseessä on sekä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja tarjoava nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, kansalliselle valvontaviranomaiselle toimitettavan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava se suunnitelma, josta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston 13 artiklan 6 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti edellytetään antavan myönteisen päätöksen kustannusten jakamisen osalta.

6. Kansallinen valvontaviranomainen arvioi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet ja -suunnitelmat 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos 5 kohtaa sovelletaan, kansallisen valvontaviranomaisen on perustettava arvionsa suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston kustannusten jakamisesta tekemän päätöksen päätelmiin.

Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, sen on hyväksyttävä suunnitelma.

Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että yksi tai useampi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoite ei ole yhdenmukainen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa tai suorituskykysuunnitelma ei täytä 3 kohdassa vahvistettuja lisäehtoja, sen on evättävä hyväksyntä.

7. Jos kansallinen valvontaviranomainen on evännyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksynnän 6 kohdan mukaisesti, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on

esitettävä tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos, joka sisältää tarvittaessa tarkistetut tavoitteet.

8. Kansallisen valvontaviranomaisen on arvioitava 7 kohdassa tarkoitettu tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, kansallinen valvontaviranomainen hyväksyy sen.

Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos ei täytä näitä perusteita ja edellytyksiä, kansallisen valvontaviranomaisen on evättävä sen hyväksyntä ja vaadittava nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa esittämään lopullinen suorituskykysuunnitelmaluonnos.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, kansallinen valvontaviranomainen vahvistaa kyseiselle nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet ottaen huomioon 6 kohdassa tarkoitettussa päätöksessä esitetyt havainnot. Asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykytavoitteet, jotka kansallinen valvontaviranomainen on vahvistanut, sekä toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitetun tarkistetun suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksyntä evätään ainoastaan sen vuoksi, että se ei täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden kansallinen valvontaviranomainen on todennut olevan yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja siihen on sisällytettävä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden kansallinen valvontaviranomainen ei ole katsonut täytyneen.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja koska se ei myöskään täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykytavoitteet, jotka kansallinen valvontaviranomainen on kolmannen alakohdan mukaisesti vahvistanut, ja toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi sekä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden kansallinen valvontaviranomainen ei ole katsonut täytyneen.

9. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä kansallisen valvontaviranomaisen hyväksymät suorituskykysuunnitelmaluonnokset lopullisina suunnitelmina, ja ne on asetettava julkisesti saataville.

10. Asianomaisen kansallisen valvontaviranomaisen on raportoitava säännöllisesti lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannasta, mukaan lukien säännölliset arvioinnit lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen

suorituskykytavoitteiden saavuttamisesta, sekä asetettava arviointien tulokset julkisesti saataville.

Nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on annettava käyttöön lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannassa tarvittavat tiedot ja data. Näihin on sisällyttävä tiedot ja data tosiasiallisista kustannuksista ja tuloista.

Jos suorituskykytavoitteita ei saavuteta tai suorituskykysuunnitelmaa ei panna asianmukaisesti täytäntöön, kansallinen valvontaviranomainen tekee päätökset, joissa vaaditaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajia toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä. Näihin korjaaviin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on siirrettävä kyseisten palvelujen tarjoaminen toiselle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, jos se on objektiivisesti katsoen tarpeen. Jos suorituskykytavoitteita ei edelleenkään saavuteta tai jos suorituskykysuunnitelmaa toteutetaan edelleen virheellisesti tai jos määrättyjä korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta tai ei toteuteta asianmukaisesti, kansallisen valvontaviranomaisen on pyydettävä 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa suorittamaan tutkinta, ja komissio voi 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttaa toimia.

11. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisen valvontaviranomaisen tämän artiklan nojalla tekemät päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittaviksi.

12. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa 3 artiklan 8 kohdan mukaisesti kansallisen valvontaviranomaisen tehtäviä, lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnokset on toimitettava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle yhdessä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmialuonnosten kanssa. Jos virasto on tehnyt 13 artiklan 6 kohdan kolmannen alakohdassa tarkoitetun päätöksen kustannusten jakamisesta, tämä päätös sitoo sitä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnissa.”.

67) Ehdotukseen lisätään uusi 15 artikla, jonka otsikko on ”Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston tehtävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen unionin laajusten suorituskykytavoitteiden seurannassa” seuraavasti:

”1. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto laatii säännöllisesti unionin laajuisen yleiskatsauksen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvystä ja sen suhteesta unionin laajuisiin suorituskykytavoitteisiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun yleiskatsauksen laatimista varten kansallisten valvontaviranomaisten on annettava 14 artiklan 10 kohdassa tarkoitetut raporttinsa tiedoksi suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle ja toimitettava kaikki muut tiedot, joita suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto mahdollisesti pyytää näitä tarkoituksia varten.”.

68) Ehdotukseen lisätään uusi 16 artikla, jonka otsikko on ”Verkon suorituskykysuunnitelma” seuraavasti:

”1. Verkon hallinnoijan on laadittava kullekin viiteajanjaksolle kaikki sen hoitamat verkkotoiminnot kattava verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos.

Verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos on laadittava unionin laajusten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Siihen on sisällyttävä keskeiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla.

2. Verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos on toimitettava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle ja komissiolle.

Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on komission pyynnöstä annettava komissiolle verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksesta lausunto, jossa olennaisia kriteereitä ovat seuraavat:

a) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen tarkastelu suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi ajalta, joka kattaa sekä edellisen viiteajanjakson että suorituskykysuunnitelman viiteajanjakson;

b) verkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksen täydellisyys tietojen ja lisäaineiston osalta.

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

69) Ehdotukseen lisätään uusi 17 artikla, jonka otsikko on ”Suorituskykytavoitteiden ja -suunnitelmien tarkistaminen viiteajanjakson aikana” seuraavasti:

”1. Jos unionin laajuiset suorituskykytavoitteet eivät viiteajanjakson aikana enää ole riittävät merkittävästi muuttuneiden olosuhteiden vuoksi ja jos tavoitteiden tarkistaminen on tarpeen ja oikeasuhteista, komissio tarkistaa unionin laajuisia suorituskykytavoitteita. Tällaiseen päätökseen sovelletaan 11 artiklaa. Tällaisen tarkistuksen jälkeen nimettyjen ilmailiikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä uudet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, joihin sovelletaan 13 ja 14 artiklaa. Verkon hallinnoijan on laadittava uusi verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos, johon sovelletaan 16 artiklaa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita koskevaan päätökseen on sisällyttävä siirtymäsäännöksiä, joita sovelletaan siihen asti, kun 13 artiklan 6 kohdan ja 14 artiklan 6 kohdan mukaisesti hyväksytyjen lopullisten suorituskykysuunnitelmien soveltaminen alkaa.

3. Nimetyt ilmailiikennepalvelujen tarjoajat voivat pyytää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen osalta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalta virastolta tai lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen osalta asianomaiselta kansalliselta valvontaviranomaiselta lupaa tarkistaa yhtä tai useampaa suorituskykytavoitetta viiteajanjakson aikana. Tällainen pyyntö voidaan esittää, jos varoituskynnykset saavutetaan tai jos nimetyt ilmailiikennepalvelujen tarjoajat osoittavat, että suorituskykytavoitteiden perustana olevat alkuperäiset tiedot, oletukset ja perustelut eivät ole enää merkittävässä ja pysyvässä määrin tarkkoja sellaisten olosuhteiden vuoksi, joita ei voitu suorituskykysuunnitelman hyväksymisajankohtana ennakoida.

4. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen osalta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tai lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen osalta asianomainen

kansallinen valvontaviranomainen saa antaa asianomaiselle nimetyille ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle luvan toteuttaa aiottu tarkistus ainoastaan, jos se on välttämätöntä ja oikeasuhteista ja jos tarkistetuilla suorituskykytavoitteilla varmistetaan yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa. Jos tarkistukseen on saatu lupa, nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä uudet suorituskyky-suunnitelmaluonnokset 13 ja 14 artiklassa säädettyjen menettelyjen mukaisesti.”.

70) Ehdotukseen lisätään uusi 18 artikla, jonka otsikko on ”Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpano” seuraavasti:

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanoa varten komissio hyväksyy yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat 10 artiklan 3 kohtaa sekä 11, 12, 13, 14, 15, 16 ja 17 artiklaa ja erityisesti suorituskyky-suunnitelmaluonnosten laatimista, suorituskykytavoitteiden asettamista, niiden arviointiperusteita ja -edellytyksiä, menettelyjä kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken, suorituskyvyn seuranta ja korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä kaikkia menettelyjä koskevia aikatauluja. Nämä vaatimukset ja menettelyt vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksellä, joka hyväksytään 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.”.

71) Ehdotukseen lisätään uusi 20 artikla, jonka otsikko on ”Maksujen kustannusperustat” seuraavasti:

”1. Reitinaikaisista lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen kustannusperustan on koostuttava määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät näiden palvelujen tarjoamiseen lentoreittimaksuvyöhykkeellä ja lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä, sellaisina kuin nämä kustannukset on vahvistettu 13 ja 14 artiklan mukaisesti hyväksytyissä suorituskyky-suunnitelmissa.

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

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

a) kustannukset, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista;

b) ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuvat kustannukset, jotka liittyvät kansallisten valvontaviranomaisten suorittamaan näiden palveluntarjoajien valvontaan ja sertifiointiin, elleivät jäsenvaltiot käytä muita taloudellisia resursseja tällaisten kustannusten kattamiseen;

c) kustannukset, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen tarjoamisesta, verkon hallinnoijalle annetut tehtävät mukaan luettuina, elleivät jäsenvaltiot käytä muita taloudellisia resursseja tällaisten kustannusten kattamiseen.

4. Määritettyihin kustannuksiin eivät sisälly kustannukset 42 artiklassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden määräämistä seuraamuksista eivätkä kustannukset 13 artiklan 11 kohdassa ja 14 artiklan 10 kohdassa tarkoitetuista korjaavista toimenpiteistä.

5. *Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välinen ristikkäistuki ei ole sallittua. Kustannukset, jotka liittyvät sekä reitinaikaisiin lennonvarmistuspalveluihin että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluihin, on jaettava oikeasuhteisesti ja läpinäkyvällä menettelyllä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välillä. Ristikkäistuki on sallittua eri lennonvarmistuspalvelujen välillä jommassakummassa näistä palvelutyypeistä vain, jos se on objektiivisista syistä perusteltua ja edellyttäen että ne ovat 25 artiklan 3 kohdan mukaisesti läpinäkyvästi eriteltyjä.*

6. *Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava yksityiskohtaiset tiedot kustannusperustastaan suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle, kansallisille valvontaviranomaisille ja komissiolle. Tätä varten kustannukset jaotellaan 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kirjanpidon eriyttämisen mukaisesti siten, että erotetaan toisistaan henkilöstökustannukset, muut toimintakustannukset kuin henkilöstökustannukset, poistokustannukset, pääomakustannukset, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista aiheutuvat kustannukset sekä poikkeukselliset kustannukset.”.*

72) Ehdotukseen lisätään uusi 21 artikla, jonka otsikko on ”Yksikköhintojen vahvistaminen” seuraavasti:

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

2. Kansalliset valvontaviranomaiset vahvistavat yksikköhinnat sen jälkeen, kun suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on varmistanut, että ne ovat 19 artiklan, 20 artiklan ja tämän artiklan mukaisia. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, ettei yksikköhinta täytä näitä vaatimuksia, asianomaisen kansallisen valvontaviranomaisen on tarkasteltava yksikköhintaa uudelleen. Jos yksikköhinta ei edelleenkään täytä näitä vaatimuksia, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti tutinnan ja antaa komissiolle lausunnon, ja komissio voi 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttaa toimia.

Maksujen perimistä varten ja kun ruuhkautuminen aiheuttaa verkossa merkittäviä ongelmia, kuten ympäristönsuojelun tason heikkenemistä, komissio voi määritellä 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen annettavalla täytäntöönpanoasetuksella reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen yhteisen yksikköhinnan kaikkialla yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa sekä sen soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt ja menettelyt. Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu yhteinen yksikköhinta lasketaan asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien eri yksikköhintojen painotetun keskiarvon perusteella. Yhteisen yksikköhinnan tuotto on kohdennettava uudelleen, jotta voidaan saavuttaa tulotason neutraalius kyseisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välillä.”.

73) Ehdotukseen lisätään uusi 22 artikla, jonka otsikko on ”Maksujen vahvistaminen” seuraavasti:

”1. *Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta on perittävä maksut ilmatilan käyttäjiltä syrjimättömin ehdoin, joissa otetaan huomioon eri ilma-alustyyppien suhteellinen*

tuottokapasiteetti. Jos eri ilmatilan käyttäjiltä veloitetaan maksuja samasta palvelusta, ei saa tehdä eroa ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai käyttäjäryhmän perusteella.

2. Tietystä lennosta tietyllä lentoreittimaksuvyöhykkeellä perittävät reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoreittimaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhintan ja kyseisen lennon lentoreittimaksuvyöhykkeen palveluysikköjen perusteella. Maksu koostuu yhdestä tai useammasta muuttuvasta osasta, joista kunkin on perustuttava objektiivisiin tekijöihin.

3. Tietystä lennosta tietyllä lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä perittävät lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhintan ja kyseisen lennon lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen palveluysikköjen perusteella. Lentoaseman lennonvarmistuspalveluista perittävää maksua laskettaessa lennon lähestyminen ja lähtö lasketaan yhdeksi lennoksi. Maksu koostuu yhdestä tai useammasta muuttuvasta osasta, joista kunkin on perustuttava objektiivisiin tekijöihin.

4. Tietyt ilmatilan käyttäjät, erityisesti kevyiden ilma-alusten ja valtion ilma-alusten käyttäjät, on mahdollista vapauttaa lennonvarmistusmaksuista edellyttäen, että tällaisesta vapautuksesta koituvat kustannukset katetaan muista lähteistä eikä niitä siirretä muiden ilmatilan käyttäjien maksettaviksi.

5. Maksuja on mukautettava siten, että ne kannustavat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, lentoasemia ja ilmatilan käyttäjiä tukemaan ympäristönsuojelun tason parantamista tai palvelujen laadun parantamista, kuten kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä, kapasiteetin lisäämistä, viivästysten vähentämistä ja kestävää kehitystä siten, että samalla voidaan pitää yllä optimaalista turvallisuustasoa erityisesti eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman täytäntöön panemiseksi. Mukauttamisen on koostuttava taloudellisista eduista tai heikennyksistä, eikä se saa vaikuttaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tuloihin.”.

74) Ehdotukseen lisätään uusi 23 artikla, jonka otsikko on ”Maksujärjestelmän täytäntöönpano” seuraavasti:

Maksujärjestelmän täytäntöön panemiseksi komissio hyväksyy 19, 20, 21 ja 22 artiklan osalta yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat erityisesti kustannusperusteita ja määritettyjä kustannuksia, yksikköhintojen vahvistamista, kannustinjärjestelmiä ja riskinjakomekanismeja sekä maksujen mukauttamista. Nämä vaatimukset ja menettelyt vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksellä, joka hyväksytään 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.”.

Uusi luku IV: Verkon hallinta

75) Ehdotukseen lisätään uusi luku IV, jonka otsikko on Verkon hallinta”.

76) Luku koostuu 26–31 artiklasta.

77) Artiklojen 26, 27 ja 29–31 osalta viitataan edellä esitettyihin 60, 58, 61 ja 63 kohtiin.

78) Ehdotukseen lisätään uusi 28 artikla, jonka otsikko on ”Verkon hallinnoijan kirjanpidon avoimuus”, seuraavasti:

”1. Verkon hallinnoijan on laadittava, toimitettava ja julkaistava tilinpäätöksensä. Tilinpäätösten on oltava unionin hyväksymien kansainvälisten tilinpäätösstandardien

mukaisia. Jos täydellinen vastaavuus kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa ei verkon hallinnoijan oikeudellisen aseman vuoksi ole mahdollista, verkon hallinnoijan on saavutettava mahdollisimman suuri vastaavuus.

2. Verkon hallinnoijan on julkaistava vuosikertomus, ja verkon hallinnoijasta on tehtävä säännöllisesti riippumaton tarkastus.”.

V luku: Ilmatila, yhteentoimivuus ja teknologinen innovointi

79) Ehdotuksen IV luku numeroidaan uudestaan V luvuksi ja sen otsikko muutetaan muotoon ”*Ilmatila, yhteentoimivuus ja teknologinen innovointi*”.

80) Ehdotuksen 23 artikla numeroidaan uudestaan 32 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

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

81) Ehdotuksen 24 artikla poistetaan.

82) Ehdotukseen lisätään uusi 33 artikla, jonka otsikko on ”*Ilmatilan joustava käyttö*” seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on niiden vastuulle kuuluvien sotilaallisten näkökohtien järjestäminen huomioon ottaen huolehdittava ICAO:n määrittelemän ja Eurocontrolin kehittämän ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn helpottamiseksi osana yhteistä liikennepolitiikkaa ja yhdenmukaisesti Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman kanssa.

2. Jäsenvaltioiden on esitettävä komissiolle vuosittain kertomus ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamisesta osana yhteistä liikennepolitiikkaa niiden vastuulla olevan ilmatilan osalta.

3. Jos ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan periaatteen soveltamisen vahvistaminen ja yhdenmukaistaminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on erityisesti jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten johdosta tarpeen, komissio hyväksyy toimenpiteitä yhteisen liikennepolitiikan puitteissa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”.

83) Ehdotukseen lisätään uusi 34 artikla, jonka otsikko on ”*SESARin koordinointi*” seuraavasti:

Yksiköiden, jotka vastaavat unionin lainsäädännössä vahvistetuista tehtävistä SESARin määrittelyvaiheen, SESARin kehittämisvaiheen ja SESARin käyttöönottovaiheen koordinoinnissa, on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen tehokkaan koordinoinnin näiden kolmen vaiheen välillä, jotta siirtyminen niiden välillä olisi saumatonta ja oikea-aikaista.

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

VI LUKU: Loppusäännökset

- 84) Ehdotuksen V luku numeroidaan uudestaan VI luvuksi.
- 85) Ehdotuksen 25 artikla poistetaan.
- 86) Ehdotuksen 26 artikla numeroidaan uudestaan 36 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

(a) Artiklan 2 kohta muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Siirretään komissiolle [tämän asetuksen julkaisupäivästä] seitsemän vuoden ajaksi 6 ja 26 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituiseksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

(b) Artiklan 3 kohdassa korvataan ilmaisu ”11 artiklan 7 kohdassa, 17 artiklan 3 kohdassa ja 25 artiklassa” ilmaisulla ”6 ja 26 artiklassa”;

(c) Artiklan 4 kohdan alkuun lisätään virke seuraavasti:

Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.”;

(d) Artiklan 5 kohdassa korvataan ilmaisu ”11 artiklan 7 kohdan, 17 artiklan 3 kohdan ja 25 artiklan” ilmaisulla ”6 ja 26 artiklan”;

- 87) Ehdotuksen 27 artikla numeroidaan uudestaan 37 artiklaksi. Artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke korvataan seuraavasti:

Komissiota avustaa komitea, jäljempänä ”yhtenäisen ilmatilan komitea”, joka muodostuu kahdesta kunkin jäsenvaltion edustajasta ja jonka puheenjohtajana on komissio. Komitean on varmistettava, että kaikkien käyttäjäryhmien edut otetaan tasapainoisesti huomioon.”.

- 88) Asetuksen 28 artiklan osalta viitataan edellä olevaan 45 kohtaan.

- 89) Ehdotuksen 29 artikla poistetaan.

- 90) Ehdotuksen 30 artikla numeroidaan uudestaan 39 artiklaksi ja se muutetaan seuraavasti:

”Unionin ja sen jäsenvaltioiden tavoitteena on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ulottaminen Euroopan unioniin kuulumattomiin maihin ja sen tukeminen. Tätä varten ne pyrkivät ulottamaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan koskemaan Euroopan unioniin kuulumattomia naapurimaita, kyseisten maiden kanssa tehtävien sopimusten puitteissa. Lisäksi ne pyrkivät tekemään yhteistyötä näiden maiden kanssa joko verkkotoimintoja koskevien sopimusten puitteissa tai unionin ja Eurocontrolin välillä ilmaliikenteen hallinnan yleiseurooppalaisen ulottuvuuden lujittamiseksi tehdyn tehostetun yhteistyön yleistä kehystä koskevan sopimuksen puitteissa.”.

- 91) Ehdotuksen 31 artikla numeroidaan uudestaan 40 artiklaksi. Otsikko korvataan seuraavasti: ”Muiden elinten tuki”, ja artikla muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Komissio voi tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi pyytää tukea muilta elimiltä.”.

- 92) Ehdotuksen 32 artikla numeroidaan uudestaan 41 artiklaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”1. Kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toimivat kansalliset valvontaviranomaiset, komissio, virasto – niin suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiessaan kuin muutoinkin – ja verkon hallinnoija eivät saa ilmaista luonteeltaan luottamuksellisia tietoja, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, niiden liikesuhteita tai niiden kustannusperustan osatekijöitä koskevia tietoja.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltaminen ei rajoita kansallisten valvontaviranomaisten, komission tai suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston oikeutta ilmaista tietoja, jos niiden ilmaiseminen on olennaisen tärkeää kyseisten viranomaisten tehtävien suorittamiselle, mutta tietojen ilmaisemisen on tällöin oltava oikeasuhteista ja siinä on otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien tai muiden asianomaisten sidosryhmien oikeutetut edut kaupallisesti arkaluonteisten tietojen suojaamisessa.

3. Edellä 19–24 artiklassa tarkoitetun maksujärjestelmän mukaisesti toimitetut tiedot, erityisesti nimettyjen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien määritettyjen kustannusten, toteutuneiden kustannusten ja tulojen osalta, on julkistettava.”.

93) Ehdotuksen 33 artikla numeroidaan uudestaan 42 artiklaksi. Ensimmäinen virke muutetaan seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on säädettävä säännöistä, jotka koskevat tämän asetuksen ja sen perusteella annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten säännösten rikkomisesta asetettavia seuraamuksia erityisesti ilmatilan käyttäjille, lentoasemien pitäjille ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi.”.

94) Ehdotuksen 34 artikla numeroidaan uudestaan 43 artiklaksi ja se muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”1. Komissio tekee arvioinnin tämän asetuksen soveltamisesta vuoteen 2030 mennessä. Jos se on tätä varten perusteltua, komissio voi pyytää jäsenvaltioilta tämän asetuksen soveltamiseen liittyviä tietoja.

2. Komissio toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Arvioinnin tulokset asetetaan julkisesti saataville.”.

95) Ehdotuksen 35 artikla numeroidaan uudestaan 44 artiklaksi. Välimerkitys muutetaan seuraavasti:

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

- (a) jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan valvomiseksi ICAO:n alueellisten lennonvarmistussopimusten mukaisesti, mukaan lukien kyky havaita, tunnistaa ja arvioida kaikki kyseistä ilmatilaa käyttävät ilma-alukset, lentojen turvallisuuden varmistamiseksi sekä turvallisuuteen ja puolustukseen tarvittavien toimenpiteiden toteuttamiseksi,
- (b) yleisen järjestyksen ylläpitämiseen vaikuttavissa vakavissa sisäisissä levottomuuksissa,
- (c) sodassa tai sodan uhan muodostavassa vakavassa kansainvälisessä jännitystilanteessa,

- (d) sellaisten kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi, joihin jäsenvaltio on sitoutunut rauhan ja kansainvälisen turvallisuuden ylläpitämiseksi,
- (e) sotilaallisten operaatioiden ja sotilaallisen koulutuksen toteuttamiseksi, mukaan lukien tarvittavat harjoitusmahdollisuudet.”.

96) Ehdotuksen 36 artikla poistetaan.

97) Ehdotuksen 37 artikla numeroidaan uudestaan 45 artiklaksi ja viittaus asetukseen (EY) 552/2004 poistetaan.

98) Ehdotuksen 38 artikla numeroidaan uudestaan 46 artiklaksi. Artiklan alkuperäisessä ehdotuksessa ollut teksti numeroidaan 1 kohdaksi ja lisätään 2 kohta seuraavasti:

”2. Sen 3 artiklan 3 kohtaa sovelletaan [...] päivästä [...]kuuta [...] [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä – 48 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta].

Sen 10 ja 24 artiklaa sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2023. Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklaa ja asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 artiklaa sekä niiden perusteella hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset sovelletaan kuitenkin edelleen kolmatta viitejaksoa koskevien suorituskäytännön kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon.

Tämän asetuksen 26 artiklan 3 kohtaa ja 32 artiklaa sovelletaan verkon hallinnoijaan alkaen päivästä, jona kyseiset säännökset sisältävän, tämän asetuksen voimaantulon jälkeen 27 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyn nimityspäätöksen soveltaminen alkaa.”.

Liitteet

99) Liite I poistetaan.

100) Liite II numeroidaan uudestaan liitteeksi I. Sen otsikko korvataan seuraavasti: *”Ehdot, joita voidaan liittää 6 artiklassa tarkoitettuihin todistuksiin”*. Sen teksti muotoillaan uudestaan seuraavasti:

”Todistukseen liittyvät lisäehdot voivat tarvittaessa koskea:

a) sellaisen palvelutoiminnan harjoittamisen erillään pitämistä tai rajoittamista, joka ei liity lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen;

b) palvelujen tarjoajan ja kolmannen osapuolen välisiä sopimuksia tai muita järjestelyjä, jotka koskevat palveluja;

c) sellaisten tietojen toimittamista, joita voidaan kohtuudella vaatia sen tarkastamiseksi, että 6 artiklan 1 kohdan vaatimukset täyttyvät;

d) muita oikeudellisia seikkoja, jotka eivät liity erityisesti lennonvarmistuspalveluihin, kuten todistuksen keskeyttämiseen tai peruuttamiseen liittyvät ehdot.”

101) Ehdotukseen lisätään uusi liite II, jonka otsikko on *”Kumotut asetukset ja niiden muutos”*, ja jonka sisältö on seuraava:

”

<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004, (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1)</i>	
--	--

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

”

102) Liite III mukautetaan vastaamaan tämän muutetun ehdotuksen sisältöä.

Lukemisen ja tarkastelun helpottamiseksi muutetun kodifointiehdotuksen koko teksti esitetään tämän asiakirjan liitteenä.

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta

(uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon ☒ Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ☒ ~~Euroopan yhteisön perustamissopimuksen~~, ja erityisesti sen ~~80 artiklan 2 kohdan~~ ☒ 100 artiklan 2 kohdan ☒,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

↓ uusi

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 549/2004²³, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 550/2004²⁴ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 551/2004²⁵ on muutettu huomattavilta osin. Koska niihin

²¹ ~~EYVL C 241, 7.10.2002, s. 24, EUVL C [...], [...], s. [...].~~

²² ~~EYVL C 278, 14.11.2002, s. 13, EUVL C [...], [...], s. [...].~~

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

on määrä tehdä uusia muutoksia, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.

↓549/2004 johdanto-osan 1
kappale (mukautettu)

~~Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää toimintakykyistä ilmaliikennejärjestelmää, joka mahdollistaa lentoliikennepalvelujen varman ja säännöllisen toiminnan ja helpottaa tällä tavoin tavaroiden, henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta.~~

↓549/2004 johdanto-osan 2
kappale (mukautettu)

~~Eurooppa-neuvosto pyysi 23 ja 24 päivänä maaliskuuta 2000 Lissabonissa pitämässään ylimääräisessä istunnossa komissiota tekemään ehdotuksia ilmatilan hallinnasta, ilmaliikenteen valvonnasta ja ilmaliikennevirtojen säätelystä komission perustaman yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan korkean tason asiantuntijaryhmän työn perusteella. Tämä etupäässä jäsenvaltioiden lennonvarmistuksesta vastaavista siviili- ja sotilasviranomaisista koostuva ryhmä antoi kertomuksensa marraskuussa 2000.~~

↓1070/2009 johdanto-osan 2
kappale (mukautettu)
⇒ uusi

- (2) Euroopan parlamentin ja neuvoston yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta antamalla ensimmäisellä säädöspaketilla eli ~~yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetulla~~ asetuksella (EY) N:o 549/2004 (~~puiteasetus~~), ~~lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetulla~~ asetuksella (EY) N:o 550/2004 (~~palveluntarjonta-asetus~~), ~~yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetulla~~ asetuksella (EY) N:o 551/2004 (~~ilmatila-asetus~~) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston ~~eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetulla~~ asetuksella (EY) N:o 552/2004 ²⁶(~~yhteentoimivuusasetus~~) luotiin vankka oikeusperusta saumattomalle, yhteentoimivalle ja varmalle ilmaliikenteen hallintajärjestelmälle. ⇒ Toisen paketin eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1070/2009²⁷

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

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyysparantamiseksi (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34).

hyväksyminen vielä vahvasti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa aloitetta, kun siinä säädettiin suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja verkon hallinnoijan toimintaperiaatteista eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskyvyn parantamiseksi entisestään. Asetus (EY) N:o 552/2004 on kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139²⁸, sillä ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien, rakenneseosien ja menettelyjen yhteentoimivuuden kannalta tarvittavat säännöt on sisällytetty kyseiseen asetukseen. ↩

↕ uusi

- (3) Asetukseen (EU) 2018/1139 tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi on tarpeen yhdenmukaistaa tämän asetuksen sisältö asetuksen (EU) N:o 2018/1139 sisällön kanssa.

↓550/2004 johdanto-osan 3
kappale (mukautettu)

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus)²⁹ säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista.~~

↓551/2004 johdanto-osan 4
kappale (mukautettu)

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus)³⁰ vahvistetaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteet.~~

↓551/2004 johdanto-osan 5
kappale (mukautettu)

- (4) Kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksen 1 artiklan mukaan sopimusvaltiot tunnustavat, että ”jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen herruus oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan”. Tämän suvereniteetin mukaisesti yhteisön ☒ unionin ☒ jäsenvaltiot käyttävät julkisen

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

²⁹ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 1.

³⁰ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 1.

viranomaisen toimivaltuuksia lentoliikennettä valvoessaan, ottaen kuitenkin huomioon sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten määräykset.

↓1070/2009 johdanto-osan 1
kappale

- (5) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää toimintakykyistä lentoliikennejärjestelmää, joka mahdollistaa lentoliikennepalvelujen varman, säännöllisen ja kestävä toiminnan, optimoi kapasiteetin ja helpottaa tavaroiden, henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta.

↓1070/2009 johdanto-osan 37
kappale
⇒ uusi

- (6) Jotta tavoitteet ilmaliikenteen turvallisuusnormien parantamisesta sekä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleisen suorituskyvyn tehostamisesta Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä olisi mahdollista saavuttaa samanaikaisesti, inhimilliset tekijät on otettava huomioon. Jäsenvaltioiden olisi siksi ~~harkittava~~ ⇒ noudatettava ⇐ luottamuksen ja oikeudenmukaisuuden ilmapiiriin ("just culture") periaatteiden käyttöönotta. ⇒ Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan inhimillistä ulottuvuutta käsittelevän asiantuntijaryhmän lausunnot ja suositukset³¹ olisi otettava huomioon ja harkittaviksi. ⇐

↓ uusi

- (7) Ilmaliikenteen hallinnan suorituskyvyn parantaminen ympäristön kannalta edistää myös suoraan Pariisin sopimuksen ja komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista, erityisesti ilmailun päästöjen vähentymisen kautta.

↓549/2004 johdanto-osan 6
kappale (mukautettu)

- ~~(8)~~ Jäsenvaltiot ~~ovat hyväksyneet~~ hyväksyivät ☒ vuonna 2004 ☒ yhteisen julkilausuman yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevista sotilaallisista näkökohdista³². Tämän julkilausuman mukaan jäsenvaltioiden olisi erityisesti tehostettava siviili- ja sotilasalan yhteistyötä, ja jos ja siinä määrin kuin kaikki asianomaiset jäsenvaltiot pitävät sitä tarpeellisena, helpotettava asevoimiensa välistä yhteistyötä kaikissa ilmaliikenteen hallintaan liittyvissä asioissa.

³¹ C(2017) 7518 final

³² Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 9.

↓549/2004 johdanto-osan 3
kappale

~~Ilmaliikennejärjestelmän asianmukainen toiminta edellyttää yhteistä ja korkeaa lennonvarmistuspalvelujen turvallisuustasoa, joka mahdollistaa Euroopan ilmatilan parhaan mahdollisen käytön sekä ilmaliikenteen yhdenmukaisen ja korkean turvallisuustason lennonvarmistuspalvelujen yleistä etua tarkoittavan tehtävän mukaisesti, julkisen palvelun velvoite mukaan lukien. Turvallisuustasosta olisi siten huolehdittava noudattaen korkeimpia mahdollisia vastuu- ja pätevyysvaatimuksia.~~

↓549/2004 johdanto-osan 4
kappale

~~Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen kehittämisessä olisi noudatettava yhteisön ja sen jäsenvaltioiden Eurocontrolin jäsenyydestä johtuvia velvollisuuksia ja kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksessa vahvistettuja periaatteita.~~

↓549/2004 johdanto-osan 5
kappale (mukautettu)

- (9) Sotilaallisten operaatioiden ja sotilaskoulutuksen sisältöön, laajuuteen tai niiden toteuttamiseen liittyvät päätökset eivät kuulu ~~yhteisön toimivaltaan~~ ☒ unionin toimivaltaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan mukaisesti ☒.

↓549/2004 johdanto-osan 23
kappale (mukautettu)

~~Espanjan kuningaskunta ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 sopineet näiden kahden maan ulkoministereiden yhteisellä julkilausumalla Gibraltarin lentoaseman käyttöä koskevista tiiviimmän yhteistyön järjestelyistä, ja näitä järjestelyjä ei ole vielä otettu käyttöön.~~

↓550/2004 johdanto-osan 1
kappale

~~Jäsenvaltiot ovat uudistaneet kukin eriasteisesti kansallisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiensa toimintaa lisäämällä niiden itsemääräämisoikeutta ja palvelujen tarjoamisen vapautta. On yhä tärkeämpää varmistaa, että yhteistä etua koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät tässä uudessa toimintaympäristössä.~~

↓550/2004 johdanto-osan 4
kappale

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi olisi hyväksyttävä toimenpiteitä, joilla varmistetaan lennonvarmistuspalvelujen turvallinen ja tehokas tarjoaminen ja jotka ovat yhdenmukaisia sen kanssa, mitä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetussa asetuksessa (EY) N:o 551/2004 (ilmatila-asetus)³³ säädetään ilmatilan organisoinnista ja käytöstä. Näiden palvelujen tarjoamisen yhdenmukainen järjestäminen on tärkeää, jotta voidaan vastata asianmukaisesti ilmatilan käyttäjien tarpeisiin ja säännellä ilmaliikennettä turvallisesti ja tehokkaasti.~~

↓551/2004 johdanto-osan 1
kappale

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustaminen edellyttää yhdenmukaista ilmatilan organisoinnin ja käytön sääntelytapaa.~~

↓551/2004 johdanto-osan 2
kappale (mukautettu)

~~Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsitelleen korkean tason asiantuntijaryhmän marraskuussa 2000 annetussa kertomuksessa todetaan, että ilmatila olisi suunniteltava ja sitä olisi säänneltävä ja hallittava strategisesti Euroopan laajuisesti.~~

↓551/2004 johdanto-osan 3
kappale (mukautettu)

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisesta 30 päivänä marraskuuta 2001 annetussa komission tiedonannossa kehoitetaan toteuttamaan rakenneuudistus, jonka avulla voidaan luoda yhtenäinen eurooppalainen ilmatila yhdentämällä enenevässä määrin ilmatilan hallintaa ja kehittämällä uusia ilmaliikenteen hallinnan ratkaisuja ja menettelyjä.~~

↓551/2004 johdanto-osan 6
kappale

~~Ilmatila on kaikkien käyttäjäryhmien yhteinen resurssi, jota kaikkien käyttäjien on käytettävä joustavasti siten, että taataan oikeudenmukaisuus ja avoimuus sekä otetaan samalla huomioon jäsenvaltioiden turvallisuus- ja puolustustarpeet ja niiden kansainvälisissä järjestöissä tekemät sitoumukset.~~

³³

~~Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 20.~~

↓551/2004 johdanto-osan 7
kappale

Tehokas ilmatilan hallinta on olennaisen tärkeää, jotta voidaan lisätä ilmaliikennepalvelujen järjestelmän kapasiteettia, vastata optimaalisesti erilaisiin käyttäjien vaatimuksiin ja päästä mahdollisimman joustavaan ilmatilan käyttöön.

↓549/2004 johdanto-osan 8
kappale

Kaikista näistä syistä ja jotta yhtenäinen eurooppalainen ilmatila ulottuisi useampien Euroopan valtioiden alueelle, yhteisön olisi, samalla kun otetaan huomioon Eurocontrolissa tapahtuva kehitys, vahvistettava yhteiset tavoitteet ja toimintaohjelma yhteisön, sen jäsenvaltioiden ja erilaisten taloudellisten toimijoiden työlle, jonka avulla voidaan toteuttaa entistä yhtenäisempi toiminnallinen ilmatila, yhteinen eurooppalainen ilmatila.

↓549/2004 johdanto-osan 24
kappale

Koska asetuksen tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin yhteisön unionin tasolla, samalla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen, yhteisö unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

↓549/2004 johdanto-osan 9
kappale

Kun jäsenvaltiot toteuttavat toimia yhteisön vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi, olisi vaatimustenmukaisuutta koskevia tarkistuksia tekevien viranomaisten oltava riittävän riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista.

↓549/2004 johdanto-osan 10
kappale

Lennonvarmistuspalvelut, erityisesti ilmaliikennepalvelut, jotka ovat luonteeltaan viranomaistoimintaa, edellyttävät toiminnallista tai rakenteellista eriyttämistä, ja ne on järjestetty jäsenvaltioissa hyvin erilaisin oikeudellisin muodoin.

↓549/2004 johdanto-osan 11
kappale

~~Jos ilmailukennepalvelujen tarjoajilta vaaditaan riippumatonta tilintarkastusta, tällaisena pidetään sellaisten jäsenvaltioiden tilintarkastusviranomaisten suorittamia tarkastuksia, joissa nämä palvelut toteutetaan julkishallinnon toimesta, tai edellä mainittujen tilintarkastusviranomaisten valvonnassa toimivan julkisen laitoksen suorittamia tarkastuksia riippumatta siitä, julkistetaanko tilintarkastuskertomukset.~~

↓1070/2009 johdanto-osan 9
kappale (mukautettu)
⇒ uusi

- (10) Jotta palvelujen tarjonnan valvonta olisi yhtenäistä ja hyvätasoista kaikkialla Euroopassa, kansallisille valvontaviranomaisille olisi annettava riittävä riippumattomuus ja riittävät resurssit. ☒ Tämä ☒ Riippumattomuus ei saisi estää ~~näitä viranomaisia~~ ☒ kansallista valvontaviranomaista ☒ ⇒ olemasta osa sääntelyviranomaista, joka on toimivaltainen useilla säännellyillä aloilla, jos kyseinen sääntelyviranomainen täyttää riippumattomuuden vaatimukset, tai yhdistymästä organisatorisesti kansalliseen kilpailuviranomaiseen. ⇐ ~~hoitamasta tehtäviään hallinnollisissa puitteissa.~~

↓ uusi

- (11) Kansallisten valvontaviranomaisten rahoituksen olisi taattava niiden riippumattomuus ja annettava niille mahdollisuus toimia oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteiden mukaisesti. Henkilöstön nimittämistä koskevilla asianmukaisilla menettelyillä olisi edistettävä kansallisten valvontaviranomaisten riippumattomuuden takaamista ja varmistettava erityisesti, että strategisista päätöksistä vastaavat henkilöt nimittää viranomainen, joka ei suoraan käytä omistusoikeuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajissa.

↓1070/2009 johdanto-osan 10
kappale (mukautettu)
⇒ uusi

- (12) Kansallisilla valvontaviranomaisilla on keskeinen asema yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa, ja ~~komission~~ ⇒ niiden ⇐ olisi siksi ~~edistettävä niiden välistä~~ ⇒ tehtävä keskenään ⇐ yhteistyötä ~~parhaiden käytäntöjen vaihtamisen mahdollistamiseksi ja~~ ⇒, joka mahdollistaa tietojen vaihtamisen niiden työskentely- ja päätöksentekoperiaatteista, parhaista käytännöistä ja menettelyistä sekä tämän asetuksen soveltamisesta ⇐ yhteisen lähestymistavan kehittämiseksi, alueellisen tason tiiviimpi yhteistyö mukaan luettuna. Yhteistyön olisi oltava säännöllistä.

↓550/2004 johdanto-osan 6
kappale

Jäsenvaltiot ovat vastuussa turvallisten ja tehokkaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen seurannasta ja sen valvonnasta, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat noudattavat yhteisön tasolla vahvistettuja yhteisiä vaatimuksia.

↓550/2004 johdanto-osan 7
kappale

Jäsenvaltioiden olisi annettava teknistä kokemusta omaavien hyväksytyjen laitosten tehtäväksi tarkastaa, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat noudattavat yhteisön tasolla vahvistettuja yhteisiä vaatimuksia.

↓549/2004 johdanto-osan 17
kappale (mukautettu)

Komission olisi tiedotettava työmarkkinaosapuolille asianmukaisella tavalla kaikista sellaisista toimenpiteistä, joilla on huomattavia vaikutuksia työmarkkinoihin, ja kuultava niitä näistä toimenpiteistä. Niin ikään Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyllä komission päätöksellä 98/500/EY³⁴ perustettua työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävää neuvottelukomiteaa olisi kuultava.

↕ uusi

(13) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välinen yhteistyö on tärkeä väline eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi, ja siihen olisi kannustettava. Jäsenvaltioiden olisi voitava perustaa yhteistyömekanismeja, jotka eivät rajoitu ennalta määriteltuihin yhteistyömuotoihin eikä maantieteellisiin alueisiin.

(14) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuussertifiointia ja -valvontaa suorittavat kansalliset toimivaltaiset viranomaiset tai Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', asetuksessa (EU) 2018/1139 säädettyjen vaatimusten ja menettelyjen mukaisesti. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää vakavaraisuuteen sekä vastuu- ja vahinkovakuutuksiin liittyviä lisävaatimuksia, ja niistä olisi vaadittava taloudellinen todistus. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan pitäisi saada tarjota palveluja unionissa vain, jos sillä on sekä turvallisuustodistus että taloudellinen todistus.

(15) Ilmatilan käyttäjiä ei saisi syrjiä samantasoisten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa.

³⁴ EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (16) Yksinoikeudella tarjottavissa ilmaliikennepalveluissa olisi oltava käytössä nimeäminen ja yleistä etua koskevat vähimmäisvaatimukset.
- (17) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajilla tai lentoasemien pitäjillä olisi oltava mahdollisuus hankkia viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja (CNS), ilmailutiedotuspalveluja (AIS), ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS), sääpalveluja (MET) tai lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja markkinaehdoin, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuusvaatimusten soveltamista, jos ne katsovat, että tällainen hankinta mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen. Mahdollisuuden turvautua tällaisiin hankintoihin odotetaan lisäävän joustoa ja edistävän innovointia palveluissa ottaen kuitenkin huomioon sotilastoiminnan erityistarpeet, jotka koskevat luottamuksellisuutta, yhteentoimivuutta, järjestelmän häiriönsietokykyä, datan saatavuutta ja ilmaliikenteen hallinnan turvallisuutta.
- (18) Hankittuihin lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluihin ei pitäisi soveltaa tässä asetuksessa säädettyä maksujärjestelmää eikä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY³⁵ 1 artiklan 4 kohtaa, joka liittyy maksujärjestelmän sovellettavuuteen.
- (19) Reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen olisi erotettava organisatorisesti CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta, myös kirjanpidon eriyttämisellä, jotta voidaan varmistaa avoimuus ja välttää syrjintä, ristikkäiset ja kilpailun vääristyminen.
- (20) Lennonvarmistuspalvelujen hankinnassa olisi soveltuvin osin noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/24/EU³⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU³⁷. Kansallisten valvontaviranomaisten olisi varmistettava, että lennonvarmistuspalvelujen hankintavaatimuksia noudatetaan.
- (21) Miehistämättömien ilma-alusten liikenteen hallinta edellyttää yhteisten tietopalvelujen saatavuutta. Tämän liikenteenhallinnan kustannusten hillitsemiseksi yhteisen tietopalvelun hintojen olisi perustuttava kustannuksiin ja kohtuulliseen voittolisaan, ja kansallisten valvontaviranomaisten olisi hyväksyttävä ne. Palvelun tarjoamisen mahdollistamiseksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi asetettava saataville tarvittavat tiedot.
- (22) Suorituskyky- ja maksujärjestelmien tarkoituksena on tehdä muilla kuin markkinaehdoilla tarjottavista lennonvarmistuspalveluista kustannustehokkaampia ja parantaa palvelun laatua. Tätä varten niihin olisi sisällyttävä aiheellisia ja asianmukaisia kannustimia. Tämä tavoite huomioon ottaen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmät ja maksujärjestelmät eivät saisi kattaa markkinaehdoin tarjottavia palveluja.
- (23) Jotta suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien tarpeellinen valvonta olisi mahdollisimman tehokasta, se olisi kohdennettava nimettyihin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009 , lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

³⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta. (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (24) Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien valvontaan liittyvät vastuut olisi jaettava asianmukaisesti.
- (25) Kun otetaan huomioon reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen liittyvät rajatylittävät elementit ja verkkoelementit ja se, että tämän seurauksena suorituskykyä on arvioitava erityisesti unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden perusteella, reitinaikaisista lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmista ja suorituskykytavoitteiden arvioinnista ja hyväksymisestä olisi oltava vastuussa unionin elimen, jonka päätöksiin voi hakea muutosta muutoksenhakuelimeltä tai viime kädessä unionin tuomioistuimelta. Sen varmistamiseksi, että tehtävät suoritetaan korkeatasoisella asiantuntemuksella ja tarvittavalla riippumattomuudella, kyseisen unionin elimen olisi oltava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto, joka toimii asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettujen ja erityisesti hallinnointia koskevien sääntöjen mukaisesti. Koska kansalliset valvontaviranomaiset tuntevat paikalliset olosuhteet, jotka ovat tarpeen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen arvioimiseksi, niiden olisi vastattava lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden arvioinnista ja hyväksymisestä. Kustannusten jakaminen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken muodostaa yhden toiminnon, joka koskee molempia palvelutyyppejä, ja sen vuoksi sen olisi kuuluttava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston valvonnan piiriin.
- (26) Reitinaikaisia ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien suorituskykysuunnitelmaluonnosten olisi oltava yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ja niissä olisi noudatettava tiettyjä laadullisia perusteita, jotta voidaan mahdollisimman hyvin varmistaa asetettujen tavoitteiden tehokas saavuttaminen. Arviointimenettelyllä olisi varmistettava, että puutteet korjataan nopeasti.
- (27) Verkkotoimintojen suorituskykyyn olisi näiden toimintojen erityisluonne huomioon ottaen sovellettava niille ominaisia kriteereitä. Verkkotoiminnoille olisi asetettava suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla.
- (28) Maksujärjestelmän olisi perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan ilmatilan käyttäjien olisi maksettava vastaanottamiensa palvelujen tarjoamisesta aiheutuneet kustannukset, mutta huomioon olisi otettava ainoastaan tällaisesta palvelusta aiheutuvat kustannukset, joita ei kateta muulla tavoin. Verkon hallinnoijaan liittyvät kustannukset olisi sisällytettävä määritettyihin kustannuksiin, jotka voidaan veloittaa ilmatilan käyttäjiltä. Maksujen olisi edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskykytavoitteiden saavuttaminen. Lisäksi niiden avulla olisi edistettävä yhdennettyä palvelujen tarjoamista ja vähennettävä samalla ilmailun ympäristövaikutuksia.
- (29) Mekanismeja maksujen mukauttamiseksi ympäristönsuojelun tason ja palvelun laadun parantamiseksi, erityisesti lisäämällä kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä, lisäämällä kapasiteettia ja vähentämällä viivästyksiä, samalla kun säilytetään optimaalinen turvallisuustaso, olisi otettava käyttöön unionin laajuisesti, ottaen huomioon ilmailun rajatylittävä luonne. Kansallisilla valvontaviranomaisilla olisi myös oltava mahdollisuus ottaa käyttöön paikallistason mekanismeja lähi- ja lähestymisalueen palveluja varten.

- (30) Jotta ilmatilan käyttäjiä kannustettaisiin lentämään lyhyintä reittiä erityisesti ruuhka-aikoina, olisi oltava mahdollista vahvistaa yhteinen yksikköhinta reitinaikaisille palveluille yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Tällaisen yhteisen yksikköhinnan vahvistamisen ei pitäisi vaikuttaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tuloihin.
- (31) Olisi säädettävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon avoimuudesta yhtenä keinona estää ristikkäiset ja niistä aiheutuvat vääristymät.
- (32) Ilmaliikenteen hallinnan verkkotoiminnoilla olisi osaltaan edistettävä lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä ja tuettava unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista. Niillä olisi varmistettava ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävä, tehokas ja ympäristön kannalta optimaalinen käyttö, otettava huomioon operatiiviset tarpeet eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöön otossa ja niillä olisi voitava tarjota tukea verkkokriiseissä. Verkon hallinnoijan olisi hoidettava erät näiden toimintojen toteuttamiseen liittyvät tehtävät, ja sen toimintaan olisi otettava mukaan kaikki asiaankuuluvat operatiiviset sidosryhmät.
- (33) Verkon hallinnoijan päätöksenteossa käytettävässä yhteistyöhön perustuvassa päätöksenteossa verkon edun olisi oltava etusijalla. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessin osapuolten on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä parantamaan verkon toimivuutta ja suorituskykyä. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon menettelyillä olisi edistettävä verkon etua ja niiden pitäisi olla sellaisia, että ongelmat saadaan ratkaistua ja yhteisymmärrys saavutettua, jos se vain on mahdollista.
- (34) Jotta voidaan parantaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien asiakaskeksyyttä ja lisätä ilmatilan käyttäjien mahdollisuuksia vaikuttaa heitä koskeviin päätöksiin, olisi tehostettava sidosryhmien kuulemista ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tärkeistä operatiivisista päätöksistä ja osallistumista niihin.

↓1070/2009 johdanto-osan 11
kappale (mukautettu)

~~Lupien liitettävien ehtojen olisi oltava objektiivisesti perusteltuja sekä ketään syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimesti asetettuja. Niiden olisi myös oltava alan kansainvälisten normien mukaisia.~~

↓550/2004 johdanto-osan 2
kappale (mukautettu)

~~Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsitelleen korkean tason asiantuntijaryhmän marraskuussa 2000 annetussa kertomuksessa todetaan, että yhteisön tasolla tarvitaan sääntöjä, joiden avulla voidaan erottaa toisistaan sääntely ja palvelujen tarjoaminen sekä ottaa käyttöön lupajärjestelmä, jonka tarkoituksena on täyttää yleistä etua, erityisesti turvallisuutta, koskevat vaatimukset sekä tehostaa maksujärjestelyjä.~~

↓550/2004 johdanto-osan 10
kappale

~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille annettavaa lupaa varten olisi perustettava yhteinen järjestelmä, jonka avulla voidaan määritellä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet sekä tällaisten vaatimusten noudattamisen säännöllinen valvonta, samalla kun taataan palvelujen tarjoamisen jatkuvuus.~~

↓550/2004 johdanto-osan 12
kappale

~~Jäsenvaltioiden olisi tunnustettava luvat vastavuoroisesti, jotta lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voisivat turvallisuusvaatimusten rajoissa tarjota palvelujaan myös muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne ovat saaneet lupansa.~~

↓550/2004 johdanto-osan 14
kappale

~~Lupajärjestelmällä pyritään helpottamaan turvallista ilmailukennettä jäsenvaltioiden rajojen yli ilmatilan käyttäjien ja matkustajien eduksi, ja siksi järjestelmän olisi muodostettava kehys, jonka avulla jäsenvaltiot voivat nimetä ilmailukennepalvelujen tarjoajat riippumatta siitä, missä palvelun tarjoajille on myönnetty lupa.~~

↓550/2004 johdanto-osan 5
kappale

~~Tässä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.~~

↓550/2004 johdanto-osan 13
kappale

~~Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen sekä ilmailutiedotuspalvelujen tarjoaminen olisi järjestettävä markkinaehtoisesti siten, että samalla otetaan huomioon tällaisten palvelujen erityispiirteet ja säilytetään turvallisuuden korkea taso.~~

↓550/2004 johdanto-osan 15
kappale

Jäsenvaltioiden olisi asiaa koskevista turvallisuusnäkökohdista tekemänsä analyysin pohjalta voitava nimetä vastuullaan olevan ilmatilan tai sen osien osalta yksi tai useampi sääpalvelujen tarjoaja ilman, että niiden tarvitsee järjestää tarjouskilpailua.

↓550/2004 johdanto-osan 19
kappale

Ilmatilan käyttäjiin sovellettavien maksuehtojen olisi oltava oikeudenmukaisia ja avoimia.

↓550/2004 johdanto-osan 20
kappale

Käyttäjämaksujen olisi oltava korvaus lennonvarmistuspalvelujen ja jäsenvaltioiden tarjoamista laitteista ja palveluista. Käyttäjämaksujen tason olisi oltava suhteutettu kustannuksiin siten, että turvallisuuden ja taloudellisen tehokkuuden tavoitteet otetaan huomioon.

↓550/2004 johdanto-osan 21
kappale

Ilmatilan käyttäjiä ei saisi syrjiä samantasoisten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa.

↓550/2004 johdanto-osan 22
kappale

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tarjoavat käyttöön tietyt laitteet ja palvelut, jotka liittyvät suoraanaisesti ilma-alusten liikennöintiin, ja niiden olisi voitava periä takaisin nämä kustannukset ”käyttäjä maksaa”-periaatteen mukaisesti, toisin sanoen ilmatilan käyttäjien olisi maksettava aiheuttamansa kustannukset käyttöpaikassa tai mahdollisimman lähellä sitä.

↓550/2004 johdanto-osan 23
kappale

Avoimuus kyseisten laitteiden ja palvelujen aiheuttamien kustannusten osalta on tärkeää. Siksi kaikki maksujärjestelmän tai maksujen suuruuden muutokset olisi selitettävä ilmatilan käyttäjille. Tällaiset muutokset tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kaavailemat

investoinnit olisi selitettävä palvelun tarjoajien hallintoelinten ja ilmatilan käyttäjien välisessä tiedonvaihdoissa.

↓550/2004 johdanto-osan 24

kappale

Olisi oltava mahdollista vaihdella sellaisten maksujen suuruutta, jotka edistävät koko järjestelmän kapasiteetin mahdollisimman suurta käyttöä. Taloudelliset kannustimet voivat olla hyödyllinen keino, jolla voidaan nopeuttaa maassa tai ilmassa toimivien kapasiteettia lisäävien laitteiden käyttöönottoa, palkita laadukkaasta ja tehokkaasta toiminnasta tai korvata haitta, joka aiheutuu epäsuotuisampien reittien valinnasta.

↓550/2004 johdanto-osan 25

kappale

Kohtuullisen kokonaispääoman tuoton muodostavien tulojen yhteydessä ja suorassa suhteessa tehokkuusparannuksista aiheutuviin säästöihin komission olisi tutkittava mahdollisuutta luoda sellainen varaus, jonka tavoitteena on vähentää vaikutuksia, jotka aiheutuvat ilmatilan käyttäjien maksujen äkillisestä noususta liikennemäärien vähetessä.

↓550/2004 johdanto-osan 26

kappale

Komission olisi selvitettävä, onko mahdollista järjestää väliaikaista rahoitustukea toimenpiteille, joilla lisätään Euroopan lennonjohtojärjestelmän kokonaiskapasiteettia.

↓550/2004 johdanto-osan 27

kappale

Komission olisi yhteistyössä Eurocontrolin kanssa seurattava säännöllisesti ilmatilan käyttäjiltä veloittettavien maksujen vahvistamista ja perintää yhdessä kansallisten valvontaviranomaisten ja ilmatilan käyttäjien kanssa.

↓551/2004 johdanto-osan 8

kappale

Eurocontrolin toiminta osoittaa, ettei reittiverkostoa ja ilmatilan rakennetta voida realistisesti kehittää erillään yksittäisissä jäsenvaltioissa, sillä kukin jäsenvaltio on erottamaton osa eurooppalaista ilmailukentän hallintaverkkoa, myös yhteisön ulkopuolella.

↓551/2004 johdanto-osan 13
kappale

~~On erityisen tärkeää luoda yhteinen ja yhdenmukainen ilmatilan rakenne reittien ja sektorien osalta, perustaa ilmatilan organisoiminen nyt ja tulevaisuudessa yhteisiin periaatteisiin ja suunnitella ja hallita ilmatilan käyttöä yhdenmukaisten sääntöjen mukaisesti.~~

↴ uusi

(35) Asiaankuuluvien operatiivisten tietojen saatavuus on olennaisen tärkeää, jotta ilmaliikenteen tietopalveluja voidaan tarjota joustavasti rajojen yli ja unionin laajuisesti. Sen vuoksi tällaiset tiedot olisi asetettava asiaankuuluvien sidosryhmien, myös mahdollisten uusien ilmaliikenteen tietopalvelujen tarjoajien, saataville. Tietojen paikkansapitävyydellä – myös ilmatilan tilanteen ja erityisten ilmaliikennetilanteiden osalta – ja näiden tietojen oikea-aikaisella jakamisella siviili- ja sotilaslennonjohtajille on suora vaikutus toiminnan turvallisuuteen ja tehokkuuteen. Ilmatilan tilannetta koskevien ajantasaisten tietojen oikea-aikainen saatavuus on tärkeää kaikille osapuolille, jotka haluavat päästä hyötymään saatavilla olevista ilmatilan rakenteista, kun ne toimittavat lentosuunnitelmansa tai muuttavat sitä.

↓550/2004 johdanto-osan 16
kappale

~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi luotava asianmukaisin järjestelyin läheiset yhteistyösuhteet sellaisiin sotilasviranomaisiin, joiden vastuulla oleva toiminta voi vaikuttaa yleiseen ilmaliikenteeseen, ja pidettävä yllä tätä yhteistyötä.~~

↓550/2004 johdanto-osan 17
kappale

~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpidon olisi oltava mahdollisimman avointa.~~

↓550/2004 johdanto-osan 18
kappale

~~Ottamalla käyttöön operatiivisten tietojen saatavuutta koskevat yhdenmukaiset periaatteet ja edellytykset voitaisiin helpottaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista sekä ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien toimintaa uudessa toimintaympäristössä.~~

↓551/2004 johdanto-osan 9
kappale

~~Yleisen ilmailukenteen lentoreittejä varten olisi yläilmatilaan perustettava vaiheittain entistä yhtenäisempi toiminnallinen ilmatila. Ylä- ja alailmatilan yhtymäkohta olisi määritettävä tämän edellyttämällä tavalla.~~

↓551/2004 johdanto-osan 10
kappale

~~Eurooppalaisella ylemmällä lentotiedotusalueella, johon kuuluu jäsenvaltioiden vastuulla oleva yläilmatila tämän asetuksen soveltamisalan mukaisesti, olisi helpotettava yhteistä suunnittelua ja ilmailutietojen julkaisemista alueellisten ruuhkautumiskohtien selvittämiseksi.~~

↓1070/2009 johdanto-osan 30
kappale (mukautettu)
⇒ uusi

(36) ~~Nykyaikaisella, Täysin toimivalla, korkealaatuisella ja ajantasaisella ilmailutiedotuksella on merkittävä vaikutus turvallisuuteen ja mahdollisuuksiin helpottaa yhteisön ☒ unionin ☒ ilmatilaan pääsyä ja liikkumista siinä Ilmailukenteen hallinnan yleissuunnitelma huomioon ottaen yhteisön olisi tehtävä aloite tämän alan uudistamiseksi yhteistyössä Eurocontrolin kanssa ja varmistettava, että käyttäjillä on pääsy tietoihin yhden keskitetyn yhteyspisteen kautta, joka tarjoaa validoituja ja integroituja tietoja nykyaikaisesti ja käyttäjäystävällisesti~~ ⇒ Pääsy näihin tietoihin olisi helpotettava asianmukaisen tietoinfrastruktuurin avulla. ⇐.

↓ uusi

(37) Ilmatilan turvallinen ja tehokas käyttö voidaan saavuttaa ainoastaan ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjien välisellä tiiviillä yhteistyöllä, joka käytännössä perustuu pääasiassa ilmatilan joustavan käytön käsitteeseen ja tehokkaaseen siviili- ja sotilastoiminnan koordinointiin ICAO:n vahvistamalla tavalla. Olisi vahvistettava säännöt, joilla varmistetaan tämän käsitteen soveltaminen, ja komissiolle olisi annettava valtuudet säätää toimenpiteistä, joilla varmistetaan laajempi yhdenmukaistaminen.

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

- (39) Yhteisten hankkeiden avulla olisi pyrittävä siihen, että Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa yksilöidyt olennaiset operatiiviset muutokset, joilla on koko verkon laajuisia vaikutuksia, toteutetaan oikea-aikaisesti, koordinoidusti ja synkronoidusti. Komissiolle olisi annettava tehtäväksi toteuttaa rahoituksen kustannus-hyötyanalyysi SESAR-hankkeen käyttöönoton nopeuttamiseksi.
- (40) Asetuksessa (EU) 2018/1139 vahvistettujen ilmaliikenteen hallinnan järjestelmiä ja rakenneosia koskevien vaatimusten noudattamisella olisi varmistettava näiden järjestelmien ja rakenneosien yhteentoimivuus yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan hyväksi.

↓551/2004 johdanto-osan 11
kappale

~~Ilmatilan käyttäjillä on toisistaan poikkeavat edellytykset yhteisön ilmatilan käyttöön ja siinä liikkumisen vapauteen. Tämä johtuu siitä, että ilmatilan luokitusta ei ole yhdenmukaistettu.~~

↓551/2004 johdanto-osan 12
kappale

~~Ilmatilan uudelleen jäsentämisen olisi perustuttava operatiivisiin vaatimuksiin olemassa olevista rajoista riippumatta. Yhteiset yleiset periaatteet yhtenäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen luomiseksi olisi kehitettävä Eurocontrolia kuullen ja sen teknisten neuvojen pohjalta.~~

↓551/2004 johdanto-osan 14
kappale

~~Ilmatilan joustavan käytön periaatetta olisi sovellettava tehokkaasti. Ilmatilan sektorien käyttö on optimoitava erityisesti yleisen ilmaliikenteen huippuaikoina ja vilkkaasti liikennöidyssä ilmatilassa siten, että jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä käytettäessä näitä sektoreita sotilasoperaatioihin ja koulutukseen. Tätä varten on myönnettävä asianmukaiset resurssit ilmatilan joustavan käytön periaatteen tehokkaaksi täytäntöönpanemiseksi sekä siviili- että sotilasilmailun vaatimusten mukaisesti.~~

↓551/2004 johdanto-osan 15
kappale

~~Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä tekemään yhteistyötä naapurijäsenvaltioidensa kanssa ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamiseksi yli kansallisten rajojen.~~

↓551/2004 johdanto-osan 16
kappale

~~Eroavuudet siviili- ja sotilasilmailun välisen yhteistyön järjestämisessä yhteisön alueella rajoittavat ilmatilan yhdenmukaista ja oikein ajoitettua hallintaa ja muutosten toteuttamista. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan onnistuminen edellyttää siviili- ja sotilasviranomaisten tehokasta yhteistyötä, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeuksia ja velvollisuuksia puolustuksen alalla.~~

↓551/2004 johdanto-osan 17
kappale

~~Sotilasoperaatiot ja koulutus olisi turvattava aina, kun yhteisten periaatteiden ja perusteiden soveltaminen haittaa niiden turvallista ja tehokasta toteuttamista.~~

↓551/2004 johdanto-osan 18
kappale

~~Ilmaliikennevirtojen säätelyn toimivuuden parantamiseksi olisi otettava käyttöön asianmukaisia toimenpiteitä, jotta olemassa olevia operatiivisia yksiköitä, myös Eurocontrolin ilmaliikennevirtojen säätelykeskusta, voidaan auttaa varmistamaan lentotoiminnan tehokkuus.~~

↓549/2004 johdanto-osan 7
kappale

~~Ilmatila on rajallinen voimavara, jonka optimaalinen ja tehokas käyttö on mahdollista vain, jos kaikkien käyttäjien tarpeet otetaan huomioon ja ne ovat tarpeen mukaan edustettuina kaikessa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa kehitystyössä, päätöksenteossa ja toteuttamisessa, yhtenäisen ilmatilan komitea mukaan lukien.~~

↓549/2004 johdanto-osan 25
kappale

~~Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY³⁸ mukaisesti,~~

³⁸

~~EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

↓549/2004 johdanto-osan 26
kappale (mukautettu)

~~Neuvoston päätöksen 1999/468/EY³⁹ 7 artiklan 1 kohdan nojalla vahvistetun komiteoiden työjärjestyksen mallin 8 artiklan 2 kohdan mukaisessa mallisäännössä määrätään, että komitean puheenjohtaja voi päättää kutsua kolmansia osapuolia kyseessä olevan komitean kokouksiin. Yhtenäisen ilmatilan komitean puheenjohtajan olisi tarvittaessa pyydettävä Eurocontrolin edustajia osallistumaan komitean kokouksiin tarkkailijoina tai asiantuntijoina,~~

↓549/2004 johdanto-osan 18
kappale

~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien, laitevalmistajien ja henkilökuntaa edustavien ammatillisten järjestöjen kaltaisten sidosryhmien olisi voitava avustaa komissiota yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknisessä toteuttamisessa.~~

↓549/2004 johdanto-osan 12
kappale

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen on toivottavaa ulottaa myös eurooppalaisiin kolmansiin maihin joko siten, että yhteisö osallistuu Eurocontrolin työskentelyyn sen jäseneksi liittyttyään, tai sopimuksin, jotka yhteisö tekee mainittujen maiden kanssa.~~

↓549/2004 johdanto-osan 13
kappale

~~Yhteisön liittyminen Eurocontrolin jäseneksi on tärkeä osa yleiseurooppalaisen ilmatilan toteuttamista.~~

↓549/2004 johdanto-osan 14
kappale

~~Perustettaessa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa yhteisön olisi tarpeen mukaan kehitettävä mahdollisimman tiivistä yhteistyötä Eurocontrolin kanssa, jotta varmistetaan sääntelyn yhteisvaikutus ja lähestymistapojen johdonmukaisuus ja jotta vältetään näiden kahden tahon työskentelyn päällekkäisyys.~~

³⁹ EYVL C 38, 6.2.2001, s. 3.

↓549/2004 johdanto-osan 15
kappale (mukautettu)

~~Korkean tason asiantuntijaryhmän päätelmien mukaisesti Eurocontrol on elin, jolla on tarvittava asiantuntemus yhteisön tukemiseksi sen sääntelytehtävässä. Näin ollen täytäntöönpanosäännöt olisi Eurocontrolin toimivaltaan kuuluvien asioiden osalta määriteltävä tälle järjestölle annettujen valtuutusten pohjalta sekä ottaen huomioon komission ja Eurocontrolin yhteistyön puitteisiin sisällytettävät edellytykset.~~

↓549/2004 johdanto-osan 16
kappale

~~Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen tarvittavien toimenpiteiden valmistelu edellyttää taloudellisten ja sosiaalisten sidosryhmien kuulemista.~~

↓550/2004 johdanto-osan 8
kappale

~~Ilmaliikennejärjestelmän sujuva toiminta edellyttää myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien osalta yhdenmukaisia ja korkeatasoisia turvallisuusnormeja.~~

↓550/2004 johdanto-osan 9
kappale

~~Olisi toteutettava järjestelyjä lennonjohtajien lupakirjajärjestelmien yhdenmukaistamiseksi, jotta voidaan parantaa lennonjohtajien saatavuutta ja edistää lupakirjojen vastavuoroista tunnustamista.~~

↓550/2004 johdanto-osan 28
kappale

~~Koska lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskevat tiedot ovat kaupallisesti erittäin arkaluonteisia, kansalliset valvontaviranomaiset eivät saisi ilmaista salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja, sanotun kuitenkin rajoittamatta järjestelmän luomista näiden palvelun tarjoajien toiminnan laadun ja tehokkuuden seuranta ja sitä koskevan tiedon julkaisemista varten.~~

↓ 549/2004 johdanto-osan 19
kappale

Koko lennonvarmistusjärjestelmän tehokkuutta Euroopan tasolla olisi arvioitava säännöllisesti, turvallisuuden korkean tason säilyttämisen asianmukaisesti huomioon ottaen. Samalla on tarkistettava toteutettujen toimenpiteiden tehokkuus ja ehdotettava lisätoimenpiteitä.

↓ 549/2004 johdanto-osan 21
kappale

Tämän asetuksen soveltamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia olisi arvioitava komission säännöllisesti esittämien kertomusten perusteella.

↓ 551/2004 johdanto-osan 19
kappale

On syytä harkita yläilmatilaa koskevien periaatteiden ulottamista koskemaan alailmatilaa aikataulun ja asianmukaisten tutkimusten mukaisesti.

↓ 549/2004 johdanto-osan 22
kappale

Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden toimivaltaan toteuttaa niiden puolustusvoimien organisointiin liittyviä toimenpiteitä. Tämän toimivallan mukaisesti jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä varmistaakseen, että niiden puolustusvoimilla on käytettävissään riittävä ilmatila asianmukaisiin koulutus- ja harjoitustarkoituksiin. Olisi säädettävä suojalauseke tämän toimivallan käytön sallimiseksi.

↓ uusi

(41) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä teknisen tai operatiivisen kehityksen ottamiseksi huomioon erityisesti muuttamalla liitteitä tai täydentämällä verkon hallintaa koskevia säännöksiä. Kunkin säädösvallan siirron sisältö ja soveltamisala esitetään yksityiskohtaisesti asiaa koskevissa artikloissa. On erityisen tärkeää, että komissio hyväksyessään säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä tämän asetuksen mukaisesti toteuttaa valmisteluvaiheessa asiaankuuluvat kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016

tehdyssä toimielinten sopimuksessa⁴⁰ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (42) Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano erityisesti seuraavien osalta: kansallisten valvontaviranomaisten palvelukseenotto- ja valintamenettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien taloudellista sertifiointia koskevat säännöt, suorituskyky- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoa koskevat säännöt ja erityisesti unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden määrittämistä koskevat säännöt, reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen luokittelu, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkon hallinnoijan suorituskykysuunnitelmaluonnosten ja suorituskykytavoitteiden arvioinnin kriteerit ja menettelyt, suorituskyvyn seuranta, kustannuksista ja maksuista tiedottamista koskevat säännöt, maksujen kustannusperustan sisältö ja vahvistaminen sekä lennonvarmistuspalvelujen yksikköhintojen määrittäminen, kannustin- ja riskinjakomekanismit, verkon hallinnoijan nimittäminen ja tällaisen nimittämisen ehdot ja edellytykset, verkon hallinnoijan tehtävät ja sen soveltamat hallinnointimenettelyt, verkkotoimintojen suorittamista koskevat säännöt, yksityiskohtaiset säännöt sidosryhmien kuulemisesta ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tekemistä tärkeistä operatiivisista päätöksistä, vaatimukset operatiivisten tietojen saatavuudesta, käyttöoikeuden edellytyksistä ja käyttöoikeudesta perittävien hintojen määrittämisestä, ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltaminen sekä yhteisten hankkeiden perustaminen ja niihin sovellettavat hallintomekanismit. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴¹ mukaisesti.

↓1070/2009 johdanto-osan 11
kappale (mukautettu)

- (43) Työmarkkinaosapuolille olisi tiedotettava paremmin kaikista sellaisista toimenpiteistä, joilla on huomattavia vaikutuksia työmarkkinoihin, ja niitä olisi kuultava näistä toimenpiteistä. Myös komission päätöksellä 98/500/EY⁴² perustettua työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävää neuvottelukomiteaa olisi kuultava yhteisön ☒ unionin ☒ tasolla.

⁴⁰ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁴² EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

↓549/2004 johdanto-osan 20
kappale (mukautettu)

- (44) Tämän asetuksen ~~ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden~~ rikkomisesta säädettyjen seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia eivätkä ne saa heikentää turvallisuutta.

⇓ uusi

- (45) Ottaen huomioon Espanjan kuningaskunnan oikeudellinen asema sen alueen suvereniteetin ja lainkäyttövallan suhteen, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, tätä asetusta ei pitäisi soveltaa Gibraltarin lentoasemaan.

↓549/2004 johdanto-osan 24
kappale (mukautettu)

- (46) Koska ☒ tämän ☒ asetuksen tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ~~toteuttaminen~~ ☒ täytäntöönpano ☒, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin yhteisön ☒ unionin ☒ tasolla, ~~samalla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen,~~ yhteisö ☒ unioni ☒ voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

↓ 550/2004 (mukautettu)

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET ☒ SÄÄNNÖKSET ☒

↓ 1070/2009 1 artiklan 1 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. ⇒ Tässä asetuksessa annetaan säännöt, jotka koskevat ~~Yyhtenäisessä eurooppalaisessa~~ ilmatilana ~~koskevan aloitteen tarkoituksena on~~ ⇒ perustamista ja tehokasta toimintaa, ~~⇒~~ jotta voidaan ~~⇒~~ parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävää kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen ~~reitti~~verkko, ⇒ asteittain integroidumpi ilmatila, ~~⇒~~ verkon hallinta ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat ~~pelkästään~~ turvallisuuteen, tehokkuuteen, ~~ja teknisiin näkökohtiin~~ ⇒ yhteentoimivuuteen ja teknologiseen nykyaikaistamiseen ~~⇒~~ kaikkien ilmatilan käyttäjien.

⇒ kansalaisten ja ympäristön ~~⇒~~ hyväksi. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tässä asetuksessa vahvistetaan ~~yhdenmukaistetut sääntelypuitteet yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi.~~

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohta
(mukautettu)

2. Tämän asetuksen ~~ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden~~ soveltaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan suvereniteettiin eikä 4413 artiklassa esitettyihin jäsenvaltioiden tarpeisiin, jotka liittyvät yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustuskysymyksiin. Tämä asetus ~~ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteet~~ eivät koske sotilasoperaatioita tai -koulutusta.

↓1070/2009 1 artiklan 3 kohta
(mukautettu)

3. Tämän asetuksen ~~ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden~~ soveltaminen ei vaikuta kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksesta, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', johtuviin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvoitteisiin. Tähän liittyen tällä asetuksella pyritään ~~myös~~ avustamaan jäsenvaltioita ~~asetuksen soveltamisalalla~~ täyttämään ~~⇒~~ asetuksen soveltamisalalla ~~⇒~~ Chicagon yleissopimuksesta johtuvat velvoitteensa tarjoamalla perusta sen määräysten yhteiselle tulkinnalle ja yhdenmukaiselle täytäntöönpanolle ja varmistamalla, että nämä määräykset otetaan asianmukaisesti huomioon tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanosäännöissä.

↓550/2004

II LUKU

YLEISTÄ

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

~~1. Tämä asetus koskee puiteasetuksen asettamissa rajoissa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Tämän asetuksen tarkoituksena on asettaa yhteiset vaatimukset lennonvarmistuspalvelujen turvalliselle ja tehokkaalle tarjoamiselle yhteisössä.~~

~~2. Tätä asetusta sovelletaan yleisen lentoliikenteen lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen puiteasetuksen mukaisesti ja mainitun asetuksen soveltamisalan puitteissa.~~

↓551/2004

~~ILUKU~~

~~YLEISTÄ~~

~~1 artikla~~

~~Tarkoitus ja soveltamisala~~

~~1. Tämä asetus koskee puiteasetuksessa määritellyissä rajoissa ilmatilan organisointia ja käyttöä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Tämän asetuksen tavoitteena on tukea vaiheittain aiempaa yhtenäisemmän toiminnallisen ilmatilan periaatetta yhteisen liikennepolitiikan osana ja vahvistaa yhteiset suunnittelu- ja hallintamenettelyt, joilla varmistetaan ilmaliikenteen hallinnan tehokas ja turvallinen toiminta.~~

~~2. Ilmatilan käytöllä on tuettava lennonvarmistuspalvelujen toimintaa johdonmukaisena ja yhdenmukaisena kokonaisuutena Euroopan parlamentin ja neuvoston lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 (palveluntarjonta-asetus)⁴³ säännösten mukaisesti.~~

↓ 551/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

~~43. Tätä asetusta sovelletaan ilmatilaan ICAO:n EUR- ja AFI-alueella, joidenka ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta jäsenvaltiot vastaavat palveluntarjonta-asetuksen mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 10 artiklan soveltamista. Jäsenvaltiot voivat myös soveltaa tätä asetusta sellaiseen jäsenvaltion vastuulla olevaan ilmatilaan, joka ei kuulu ICAO:n EUR- eikä AFI-alueisiin ☒ vastuullaan olevaan ilmatilaan muilla ICAO:n alueilla ☒ edellyttäen, että ne ilmoittavat siitä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.~~

↓551/2004

~~4. Tämän asetuksen soveltamisalan mukaiseen ilmatilaan kuuluvat lentotiedotusalueet julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.~~

⁴³

Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 10.

↓ 1070/2009 1 artiklan 1 kohta

~~4. Tämän asetuksen soveltaminen Gibraltarin lentoasemaan ei rajoita Espanjan kuningaskunnan ja Ison Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan oikeudellista asemaa näiden maiden kiistassa sen alueen suvereniteetista, jolla lentoasema sijaitsee.~~

↓ uusi

5. [Jos asetus annetaan ennen siirtymäkauden päättymistä: tätä asetusta ei sovelleta Gibraltarin lentoasemaan.]

6. Jollei toisin mainita, viittauksen Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoon, jäljempänä 'virasto', katsotaan tarkoittavan virastoa turvallisuusviranomaisena eikä suorituskvyn tarkastusviranomaisena.

↓ 549/2004 (mukautettu)

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä tarkoitetaan:

↓ 549/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

~~"lennonjohtopalveluilla" palveluja, joita tarjotaan:~~

~~12.~~ 'lähilennonjohtopalveluilla' lähiliikenteelle tarjottavia lennonjohtopalveluja;

~~23.~~ 'ilmailutiedotuspalveluilla' ~~tarkoitetaan~~ määritellylle alueelle sijoittautuneita palveluja, jotka vastaavat lennonvarmistuksen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden mahdollistavien ilmailutietojen tarjoamisesta;

~~35.~~ 'lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla' julkista tai yksityistä organisaatiota, joka tarjoaa ☒ yhtä tai useampaa ☒ yleisen ilmaliikenteen lennonvarmistuspalveluja;

~~44.~~ 'lennonvarmistuspalveluilla' ☒ (ANS) ☒ ilmaliikennepalveluja; viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja ☒ (CNS) ☒; ~~lennonvarmistukseen tarkoitettuja~~ sääpalveluja ☒ (MET) ☒; ~~sekä~~ ilmailutiedotuspalveluja ☒ (AIS) ☒ ⇒ sekä ilmaliikenteen tietopalveluja (ADS); ⇐

~~51.~~ 'lennonjohtopalveluilla' palveluja, joita tarjotaan:

a) ilma-alusten

i) välisten törmäysten välttämiseksi,

- ii) esteisiin törmäämisen välttämiseksi lentopaikan liikennealueella; ja
b) ilmailiikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi;
-

↓ uusi

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

7. 'ilmailiikennevirtojen säätelyllä ja kapasiteetin hallinnalla' (ATFCM) palvelua, jonka tarkoituksena on suojata lennonjohtoa ruuhkautumiselta ja optimoida käytettävissä olevan kapasiteetin käyttö;

↓ 549/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

~~89.~~ 'ilmailiikennevirtojen säätelyllä' ☒ (ATFM) ☒ toimintoa ⇒ tai palvelua ⇐, joka on perustettu edistämään ⇒ koko lentoradan kattavaa ⇐ ilmailiikennevirtojen turvallisuutta, täsmällisyyttä ja sujuvuutta varmistamalla, että lennonjohtokapasiteettia käytetään mahdollisimman tehokkaasti ja että liikenteen määrä on sopusoinnussa asianomaisten ilmailiikennepalvelujen tarjoajien ilmoittamien kapasiteettien kanssa;

↓ 1070/2009 1 artiklan 2 kohdan b alakohta

⇒ uusi

~~910.~~ 'ilmailiikenteen hallinnalla' ilmassa tai maassa suoritettavien toimintojen ⇒ tai palvelujen ⇐ (ilmailiikennepalvelun, ilmatilan hallinnan ja ilmailiikennevirtojen säätelyn) yhdistelmää, jolla varmistetaan ilma-alusten turvallinen ja tehokas liikkuminen toiminnan kaikissa vaiheissa;

↓ 549/2004

~~1011.~~ 'ilmailiikennepalveluilla' lentotiedotuspalveluja, hälytyspalveluja, ilmailiikenteen neuvontapalveluja ja lennonjohtopalveluja (aluelennonjohto-, lähestymislennonjohto- ja lähilennonjohtopalvelut);

~~116.~~ 'ilmatilan lohkokolla' ulottuvuudeltaan paikallisesti ja ajallisesti määriteltyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja;

~~127.~~ 'ilmatilan hallinnalla' suunnittelutoimintoa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja

dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;

↓ uusi

13. 'ilmatilan rakenteella' tietynlaajuista ilmatilaa, joka on suunniteltu ilma-alusten turvallisen ja optimaalisen lentotoiminnan varmistamiseksi;

↓ 1070/2009 1 artiklan 2 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~148.~~ 'ilmatilan käyttäjillä' yleisessä ilmaliikenteessä ☒ sääntöjen mukaisesti ☒ käytettävien ilma-alusten käyttäjiä;

↓ 1070/2009 1 artiklan 2 kohdan g alakohta

~~1523-b.~~ 'hälytyspalveluilla' palvelua, jonka tarkoituksena on ilmoittaa asianomaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeesta olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan;

↓ 549/2004

⇒ uusi

~~1613.~~ 'lähestymislennonjohtopalveluilla' saapuville ja lähteville johdetuille lennoille tarjottavia lennonjohtopalveluja;

~~1742.~~ 'aluelennonjohtopalveluilla' johdettujen lentojen lennonjohtopalveluja ⇒ lennonjohtoalueilla ~~⇒ ilmatilan lohkoissa;~~

↓ uusi

18. 'perusarvolla' arvoa, joka määritellään suorituskykytavoitteiden asettamista varten ja joka koskee asianomaisen viiteajanjakson alkua edeltävän vuoden määritettyjä kustannuksia tai yksikkökustannuksia;

19. 'vertailuryhmällä' ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ryhmää, jolla on samanlainen toiminnallinen ja taloudellinen ympäristö;

20. 'jaotteluarvolla' arvoa, joka saadaan kullekin ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle jakamalla unionin laajuinen suorituskykytavoite kunkin ilmaliikennepalvelujen tarjoajan tasolle ja jota käytetään viitearvona arvioitaessa

suorituskyky suunnitelmaluonnoksessa asetetun suorituskykytavoitteen yhdenmukaisuutta unionin laajuisen suorituskykytavoitteen kanssa;

↓ 549/2004

~~14. ”palvelukokonaisuudella” kahta tai useampaa lennonvarmistuspalvelua;~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 2 kohdan d alakohta (mukautettu)

⇒ uusi

~~2115. ’luvalla’~~ ☒ hyväksyntätodistuksella ☒’ ⇒ viraston, ☐ kansallisen ~~valvonta~~ ⇒ toimivaltaisen ☐ viranomaisen ☒ tai kansallisen valvontaviranomaisen ☒ kansallisen lainsäädännön mukaisessa muodossa myöntämää asiakirjaa, jolla vahvistetaan, että ⇒ ilmaliikenteen hallinta- ja ☐ lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja täyttää tietyn palvelun tarjoamisen edellytykset;

↓ uusi

22. ’yhteisellä tietopalvelulla’ (CIS) palvelua, joka koostuu staattisen ja dynaamisen datan keräämisestä ja jakamisesta, jotta voidaan tarjota palveluja miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan;

↓ 549/2004

~~2316. ’viestintäpalveluilla’~~ kiinteän tai liikkuvan verkon ilmailuviestintäpalveluja, jotka mahdollistavat maa-asemien välisen, ilma-aluksen ja maa-aseman välisen sekä ilma-alusten välisen viestinnän lennonjohtotarkoituksessa;

~~18. ”toimintaratkaisulla” eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon tai sen osan operatiivisen käytön perusteita;~~

~~2419. ’rakenneosilla’~~ aineellisia hyödykkeitä, kuten laitteistoja, ja aineettomia hyödykkeitä, kuten ohjelmistoja, joista eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon (EATMN) yhteentoimivuus riippuu;

↓ uusi

25. ’lennonjohtoalueella’ valvottua ilmatilaa maanpinnan yläpuolella olevasta määräkorkeudesta ylöspäin;

26. ’yhteistyöhön perustuvalla päätöksenteolla’ prosessia, jossa päätökset tehdään vuorovaikutuksessa jäsenvaltioiden, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa ja näitä kuullen;

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohdan j
alakohta
⇒ uusi

~~2741.~~ 'rajat ylittävillä palveluilla' tilannetta, jossa jonkin jäsenvaltion
lennonvarmistuspalvelu ⇒ lennonvarmistuspalveluja, joita jossakin jäsenvaltiossa
tarjoaa toisessa jäsenvaltiossa luvan saanut lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja ,
jonka päätoimipaikka on toisessa jäsenvaltiossa .

↓ uusi

28. 'ilmoituksella' ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta
asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä ilmoitusta;

29. 'reitinaikaisilla lennonvarmistuspalveluilla' ilmaliikennepalveluja, jotka liittyvät
ilma-aluksen johtamiseen lentoonlähdön ja alkunousun lopusta lähestymis- ja
laskuvaiheen alkamiseen, sekä lennonvarmistuspalveluja, joita tarvitaan
reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen;

30. 'lentoreittimaksuvyöhykkeellä' maasta yläilmatilaan ulottuvaa ilmatilan osaa,
jossa tarjotaan reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja ja jolle vahvistetaan yksi
kustannusperusta;

↓ 549/2004 (mukautettu)

~~3120.~~ 'Eurocontrol' on lennonvarmistusalan yhteistyöstä 13 päivänä joulukuuta 1960
tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella⁴⁴ perustettu Euroopan
lennonvarmistusjärjestö;

~~3217.~~ 'eurooppalaisella ilmaliikenteen hallintaverkolla' eurooppalaisen
ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta 10 päivänä maaliskuuta 2004
annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004
(yhteentoimivuusasetus) asetuksen (EU) 2018/1139⁴⁵ liitteessä I VIII olevassa 3.1
kohdassa lueteltujen järjestelmien kokonaisuutta, joka mahdollistaa
lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisen yhteisössä ☒ unionissa ☒, mukaan lukien
yhteisön ☒ unionin ☒ ja kolmansien maiden väliset rajakohdat;

⁴⁴ ~~Yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna 12 päivänä helmikuuta 1981 tehdyllä pöytäkirjalla ja
tarkistettuna 27 päivänä kesäkuuta 1997 tehdyllä pöytäkirjalla.~~

⁴⁵ ~~Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 33.~~

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohdan c
alakohta (mukautettu)

~~3313a.~~ ~~’~~☒ Euroopan ☒ ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla’ suunnitelmaa, joka on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY⁴⁶ ~~yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi 27 päivänä helmikuuta 2007 annetun~~ neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007⁴⁷ 1 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna;

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohdan f
alakohta
⇒ uusi

~~3422.~~ ~~’~~ilmatilan joustavalla käytöllä’ ~~Euroopan siviili-ilmailukonferenssin alueella sovellettavaa~~ ilmatilan ⇒hallinnan käsitettä, jonka perusperiaate on se, että ilmatilaa ei tulisi määritellä puhtaasti siviili- tai sotilasilmatilaksi, vaan sitä olisi pidettävä jatkumona, jossa kaikki käyttäjien tarpeet otetaan huomioon mahdollisimman hyvin⇒ ~~hallintaratkaisua, joka perustuu Eurocontrolin julkaisemaan oppaaseen ’Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace’;~~

↓549/2004

~~23. ”lentotiedotusalueella” ulottuvuudeltaan määriteltä ilmatilaa, jossa tarjotaan lentotiedotuspalveluja ja hälytyspalveluja;~~

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohdan g
alakohta

~~3523a.~~ ~~’~~lentotiedotuspalvelulla’ palvelua, jonka tarkoituksena on antaa lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten hyödyllisiä neuvoja ja tietoja;

⁴⁶ EUVL L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴⁷ Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi (EUVL L 64, 2.3.2007, s. 1).

↓549/2004

~~24. ”lentopinnalla” ilmakehän vakiopainepintaa, joka on määritelty ilmanpainearvon 1013,2 hehtopascalia suhteen ja eroteltu muista tällaisista pinnoista tietyin paine-eroin;~~

↓1070/2009 1 artiklan 2 kohdan h alakohta

~~25. ’toiminnallisella ilmatilan lohkokalla’ operatiivisiin vaatimuksiin perustuvaa ilmatilan lohkoa, joka on perustettu valtioiden rajoista riippumatta ja jossa lennonvarmistuspalvelujen ja niihin liittyvien toimintojen tarjonta on suorituspohjaista ja optimoitu, jotta jokaisella toiminnallisella ilmatilan lohkokalla voitaisiin aloittaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tiiviimpi yhteistyö tai, silloin kun se on tarkoituksenmukaista, käyttää yhtä tarjoajaa;~~

↓ 549/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

~~3626.~~ ’yleisellä ilmaliikenteellä’ siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tull- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan ☒ kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ☒ ICAO:n menettelyjen mukaisesti;

~~27. ”ICAO:lla” kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksella perustettua Kansainvälistä siviili-ilmailujärjestöä;~~

~~3728.~~ ’yhteentoimivuudella’ eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon järjestelmiltä ja rakennelosilta sekä sen toiminnassa tarvittavilta menetelmiltä vaadittavaa toiminnallisten, teknisten ja operatiivisten ominaisuuksien kokonaisuutta, joka mahdollistaa sen turvallisen, saumattoman ja tehokkaan toiminnan. Yhteentoimivuuteen päästään saattamalla järjestelmät ja rakennelosat olennaisen vaatimusten mukaisiksi;

~~3829.~~ ’sääpalveluilla’ niitä järjestelyjä ja palveluja, joilla ilmailulle ☒ ilma-aluksille ☒ toimitetaan sääennusteita, ☐ -varoituksia, ☐ -katsauksia ja -havaintoja ☐ lennonvarmistustarkoituksiin ☐ sekä muita valtion ilmailua varten tuottamia säätietoja;

↓ uusi

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

40. 'kansallisella valvontaviranomaisella' yhtä tai useampaa kansallista elintä, jolle jäsenvaltio on antanut tämän asetuksen mukaisia tehtäviä, lukuun ottamatta kansallisen toimivaltaisen viranomaisen vastuulle kuuluvia tehtäviä;

↓ 549/2004

~~4130.~~ 'suunnistuspalveluilla' järjestelyjä ja palveluja, jotka tarjoavat ilma-alukselle paikantamis- ja ajoitustietoja;

↓ uusi

42. 'verkkokriisillä' tilannetta, jossa ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja ei kyetä tarjoamaan vaaditulla tasolla, mikä johtaa verkon kapasiteetin merkittävään alenemiseen tai merkittävään epätasapainoon verkon kapasiteetin ja kysynnän välillä, taikka yhdessä tai useammassa verkon osassa esiintyviin vakaviin tiedonkulkuongelmiin epätavallisen ja ennakoimattoman tilanteen seurauksena;

43. 'verkon hallinnoijalla' tahoa, jolle on 27 artiklan mukaisesti osoitettu tehtävät, jotka ovat tarpeen 26 artiklassa tarkoitettujen verkkotoimintojen toteuttamisen edistämiseksi;

↓ 549/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

~~4431.~~ 'operatiivisilla tiedoilla' lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, ~~lentoasematoiminnan harjoittajien~~ ☒ lentoasemien pitäjien ☒ ja muiden asiaankuuluvien toimijoiden ~~operatiivisten päätösten tekemiseen~~ ☒ operatiivisiin tarkoituksiin ☒ tarvitsemia tietoja kaikista lennon vaiheista;

~~32. "menettelyllä", sellaisena kuin sitä käytetään yhteentoimivuusasetuksen yhteydessä, järjestelmien joko tekniseen tai toiminnalliseen käyttöön tarkoitettua standardimenetelmää sellaisten hyväksytyjen ja vahvistettujen toimintaratkaisujen yhteydessä, jotka edellyttävät yhdenmukaista täytäntöönpanoa kaikkialla eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkossa;~~

↓ uusi

45. 'suorituskykysuunnitelmalla' suunnitelmaa, jonka ilmaliikennepalvelujen tarjoajat ja verkon hallinnoijat ovat tapauksen mukaan laatineet tai hyväksyneet ja jonka tarkoituksena on parantaa lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä;

~~4633.~~ 'käyttönotolla' ensimmäistä operatiivista käyttöä järjestelmän alkuasennuksen tai parantamisen jälkeen;

~~4734.~~ 'reittiverkolla' määritettyjen reittien muodostamaa verkkoa, jossa yleisen ilmaliikenteen virrat ohjataan lennonjohtopalvelujen tarjoamisen edellyttämällä tavalla;

~~35. "reitityksellä" valittua reittiä, jota ilma-aluksen on määrä noudattaa lentonsa aikana;~~

~~36. "saumattomalla toiminnalla" eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon toimintaa siten, että se toimii käyttäjän näkökulmasta ikään kuin kyseessä olisi yksi ainoa kokonaisuus;~~

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

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

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

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

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

~~5338.~~ 'valvontapalveluilla' järjestelyjä ja palveluja, joita käytetään kunkin ilma-aluksen aseman määrittämiseen turvallisen porrastuksen mahdollistamiseksi;

5439. 'järjestelmällä' ilmassa ja maassa toimivia rakenneosien yhdistelmiä sekä avaruudessa toimivia laitteistoja, jotka tukevat lennonvarmistuspalveluja kaikissa lennon vaiheissa;

↓ uusi

55. 'lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluilla' lähilennonjohtopalveluja tai lentopaikan lentotiedotuspalveluja, joihin sisältyvät ilmaliikenteen neuvontapalvelut ja hälytyspalvelut, sekä tietyllä etäisyydellä lentoasemasta annettavat ilmaliikennepalvelut, jotka liittyvät ilma-alusten lähestymiseen ja lähtöön ja ovat tarpeen operatiivisten vaatimusten täyttämiseksi, sekä niihin tarvittavia lennonvarmistuspalveluja;

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

↓549/2004

5740. 'parantamisella' muutostöitä, joilla muutetaan järjestelmän toiminnallisia ominaisuuksia;

↓549/2004

~~3 artikla~~

~~**Yhteisön toiminnan kohdealat**~~

~~1. Tässä asetuksessa luodaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamiseksi yhdenmukaistetut säännöspuitteet yhdessä seuraavien säädösten:~~

~~a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)⁴⁸;~~

~~b) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)⁴⁹; ja~~

~~c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus)⁵⁰;~~

~~ja niiden täytäntöönpanosääntöjen kanssa, jotka komissio vahvistaa tämän asetuksen ja edellä mainittujen asetusten perusteella.~~

⁴⁸ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 20.

⁴⁹ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 10.

⁵⁰ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 26.

~~2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä sovelletaan, jollei tämän asetuksen säännöksistä muuta johdu.~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 3 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

II LUKU

☒ KANSALLISET VALVONTAVIRANOMAISET ☒

34 artikla

~~Kansalliset valvontaviranomaiset~~ **Kansallisten valvontaviranomaisten ☒ nimeäminen, perustaminen ja niitä koskevat vaatimukset ☒**

1. Jäsenvaltioiden on ~~joko yhdessä tai yksittäin~~ joko nimettävä tai perustettava elin tai elimiä kansalliseksi valvontaviranomaisekseen huolehtimaan ☒ tällä asetuksella ☒ ~~ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti~~ kyseiselle viranomaiselle annetuista tehtävistä.

~~2. Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista. Riippumattomuus saavutetaan erottamalla kansalliset valvontaviranomaiset ja tällaisten palvelujen tarjoajat asianmukaisesti toisistaan ainakin toiminnallisella tasolla.~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 3 kohta

⇒ uusi

~~32. Kansalliset valvontaviranomaiset käyttävät toimivaltuuksiaan puolueettomasti, riippumattomasti ja avoimesti. Tämä saavutetaan soveltamalla asianmukaisia hallinto- ja valvontajärjestelyitä~~ ⇒, ja ne on organisoitava ja varustettava henkilöstöllä ja niitä on johdettava ja rahoitettava tämän edellyttämällä tavalla. ⇐ ~~, myös jäsenvaltion hallinnossa. Tämä ei saa kuitenkaan estää kansallisia valvontaviranomaisia suorittamasta tehtäviään kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen tai muun julkisen elimen organisaatiota koskevien sääntöjen mukaisesti.~~

↓ uusi

3. Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava organisaatioltaan, toiminnaltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillisiä ja riippumattomia kaikista muista julkisista tai yksityisistä yksiköistä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista.

Kansallisten valvontaviranomaisten on myös oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumattomia kaikista lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista.

4. Jäsenvaltiot voivat perustaa kansallisia valvontaviranomaisia, jotka ovat toimivaltaisia useilla säännellyillä aloilla, jos tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät tässä artiklassa säädetty riippumattomuusvaatimukset. Kansallinen valvontaviranomainen voidaan organisaatorakenteensa osalta myös yhdistää neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003⁵¹ 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, jos tällainen yhdistetty yksikkö täyttää tässä artiklassa säädetty riippumattomuusvaatimukset.

5. Kansallisten valvontaviranomaisten henkilöstön on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) henkilöstön palvelukseenottoprosessit ovat selkeitä ja avoimia ja niillä varmistetaan henkilöstön riippumattomuus;
- b) henkilöstö valitaan erityisosaamisen perusteella, mukaan lukien asianmukainen pätevyys ja merkityksellinen kokemus, tai sille annetaan asianmukainen koulutus.

Kansallisten valvontaviranomaisten henkilöstön on toimittava riippumattomasti, erityisesti välttämällä eturistiriitoja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ja tehtäviensä suorittamisen välillä.

6. Edellä 5 kohdassa säädettyjen vaatimusten lisäksi strategisista päätöksistä vastaavat henkilöt nimittävällä asianomaisen jäsenvaltion yksiköllä ei saa olla suoria omistusoikeuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin. Jäsenvaltioiden on päätettävä, nimitetäänkö nämä henkilöt määrääjäksi, joka voidaan uusiksi, vai pysyväksi toimikaudeksi, joka sallii irtisanomisen ainoastaan syistä, jotka eivät liity heidän päätöksentekoonsa. Strategisista päätöksistä vastaavat henkilöt eivät saa pyytää tai ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yksiköltä kansallisen valvontaviranomaisen tehtäviä suorittaessaan, ja heillä on oltava täydet valtuudet henkilöstönsä palvelukseenottamisessa ja hallinnoinnissa.

Heidän on pidättäydyttävä mahdollisista suorista tai epäsuorista etunäkökohdista, joiden voidaan katsoa haittaavan heidän riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa heidän tehtäviensä suorittamiseen. Tätä varten heidän on annettava sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan vuosittain ilmoitukset, joista käyvät ilmi mahdolliset suorat tai epäsuorat etunäkökohdat.

Henkilöillä, jotka vastaavat strategisista päätöksistä, tarkastuksista tai muista toiminnoista, jotka liittyvät suoraan suorituskykytavoitteisiin tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien valvontaan, ei saa olla ammatillista asemaa tai vastuuta missään lennonvarmistuspalvelujen tarjoajassa vähintään kahden vuoden aikana sen jälkeen, kun heidän toimikautensa kansallisessa valvontaviranomaisessa on päättynyt.

↓1070/2009 1 artiklan 3 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

74. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisilla valvontaviranomaisilla on riittävät ☒ taloudelliset ☒ resurssit ja valmiudet suorittaa niille tämän asetuksen nojalla annetut tehtävät tehokkaasti ja oikea-aikaisesti. ⇒ Kansallisten valvontaviranomaisten on hallinnoitava

⁵¹ Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta (EUVL L 1, 4.1.2003, s. 1).

henkilöstöään omilla määrärahoillaan, jotka vahvistetaan suhteessa niihin tehtäviin, jotka viranomaisen on 4 artiklan mukaisesti toteutettava. ⇐

↓ uusi

8. Jäsenvaltio voi pyytää suorituskvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa hoitamaan ne 14, 17, 19, 20, 21, 22 ja 25 artiklassa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjen suorituskvyn- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon liittyvät tehtävät, joista kyseisen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen on vastuussa tämän asetuksen ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten nojalla.

Kun suorituskvyn tarkastuselimenä toimiva virasto hyväksyy tällaisen pyynnön, siitä tulee pyyntöön sisältyvistä tehtävistä vastaava valvontaviranomainen, ja pyynnön esittäneen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen vapautetaan näistä tehtävistä. Näiden tehtävien suorittamiseen, mukaan lukien maksujen periminen, sovelletaan asetuksen (EU) 2018/1139 sääntöjä, jotka koskevat suorituskvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa.

↓ 1070/2009 1 artiklan 3 kohta

⇐ uusi

95. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisten valvontaviranomaisten nimet ja osoitteet ja niiden muutokset sekä toimenpiteet, jotka on toteutettu ⇐ tämän artiklan ⇐ ~~2, 2,3~~ ja 4 kohdan noudattamiseksi.

↓ uusi

10. Komissio vahvistaa 5 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja palvelukseenotto- ja valintamenettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

(mukautettu)

~~42~~ artikla

Kansallisten valvontaviranomaisten tehtävät

1. ~~Puiteasetuksen~~ Edellä ~~3~~ ~~4~~ artiklassa tarkoitettujen kansallisten valvontaviranomaisten on varmistettava, että tämän asetuksen soveltamista ja erityisesti niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta, jotka tarjoavat palveluja asianomaisen viranomaisen nimenneen tai perustaneen jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, valvotaan asianmukaisesti.

↓ uusi

- a) toteutettava tarvittavat toimet 6 artiklassa tarkoitettujen taloudellisten todistusten myöntämiseksi, mukaan lukien kyseisten taloudellisten todistusten haltijoiden valvonta;
- b) valvottava 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti hankintavaatimusten asianmukaista soveltamista;
- c) sovellettava 10–17 ja 19–22 artiklassa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjä suorituskyvyn kehittämisjärjestelmiä ja maksujärjestelmiä mainituissa artikloissa ja säädöksissä määriteltyjen tehtäviensä rajoissa sekä valvottava 25 artiklan mukaisesti asetuksen soveltamista nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tilien avoimuuden osalta.
2. Kansallisten valvontaviranomaisten vastuulla on arvioida ja hyväksyä yhteisen tietopalvelun tarjoamisen hinnoittelu 9 artiklan mukaisesti.

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

~~32. Tätä varten k~~Kunkin kansallisen valvontaviranomaisen on järjestettävä asianmukaisia ~~toteutettava tarvittavat tarkastukset~~ ~~tarkastuksia ja selvityksiä~~ ~~⇒~~, auditoinnit ja muut seurantatoimet, ~~⇒~~ joilla ~~⇒~~ voidaan havaita niiden valvontavastuulla tämän asetuksen mukaisesti olevien yksikköjen mahdolliset tässä asetuksessa ja sen perusteella annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten vastaisuudet ~~⇒~~ ~~todennetaan tämän asetuksen vaatimusten noudattaminen, mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevat henkilöstövaatimukset.~~

Sen on toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet, joihin voi tarvittaessa kuulua sen 6 artiklan mukaisesti antamien taloudellisten todistusten muuttaminen, rajoittaminen tai niiden voimassaolon keskeyttäminen tai peruuttaminen.

Asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoasemien pitäjien ja yhteisen tietopalvelun tarjoajien on noudatettava kansallisten valvontaviranomaisten tässä tarkoituksessa toteuttamia toimenpiteitä.

↓ uusi

5 artikla

Kansallisten valvontaviranomaisten välinen yhteistyö

1. Kansallisten valvontaviranomaisten on vaihdettava tietoja ja toimittava verkossa yhteisesti asetuksen (EU) 2018/1139 114 a artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastusta käsittelevän neuvoo-antavan lautakunnan puitteissa.

2. Kansallisten valvontaviranomaisten on tehtävä yhteistyötä, tarvittaessa työjärjestelyjen avulla, jotta ne voivat avustaa toisiaan seuranta- ja valvontatehtävissään sekä tutkintojen ja selvitysten käsittelyssä.

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

3. ~~Jos toiminnalliset ilmatilanlohkot ulottuvat useamman kuin~~ ⇒ Kansallisten valvontaviranomaisten on helpotettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien yli valtioiden rajojen tapahtuvaa palvelujen tarjontaa verkon suorituskyvyn parantamiseksi. Jos lennonvarmistuspalveluja tarjotaan ~~↪ Jos toiminnalliset ilmatilanlohkot ulottuvat useamman kuin yhden~~ ☒ kahden tai useamman ☒ jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa ☒, kyseisten jäsenvaltioiden on tehtävä keskenään sopimus ⇒ tämän asetuksen mukaisesta ~~↪ tässä artikkelissa säädetystä~~ valvonnasta niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien osalta, ☒ joita asia koskee ☒ jotka tarjoavat näihin lohkoihin liittyviä palveluja. ⇒ Asianomaiset kansalliset valvontaviranomaiset voivat laatia suunnitelman, jossa määritetään niiden yhteistyö sopimuksen voimaansaattamiseksi. ↪

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

~~4. Kansallisten valvontaviranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä varmistaakseen sellaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien asianmukaisen valvonnan, joilla on voimassa oleva lupa yhdestä jäsenvaltiosta, mutta jotka tarjoavat palveluja myös toisen jäsenvaltion vastuulle kuuluvassa ilmatilassa. Tällaiseen yhteistyöhön on sisällyttävä järjestelyt sellaisten tapausten käsittelemiseksi, joissa asetuksen (EY) N:o 216/2008 8 b artiklan 1 kohdassa 6 säädettyjä soveltuvia yhteisiä vaatimuksia tai liitteessä II säädettyjä ehtoja ei ole noudatettu.~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

~~5. Rajat ylittävän lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen yhteydessä tällaisiin järjestelyihin on sisällyttävä sopimus 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen valvontatehtävien vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä kyseisten tehtävien tuloksista. Vastavuoroista tunnustamista sovelletaan myös silloin, kun kansallisten valvontaviranomaisten välillä kehitetään tunnustamista koskevia järjestelyjä palveluntarjoajien sertifiointia varten.~~

↓ uusi

4. Kun lennonvarmistuspalveluja tarjotaan toisen jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, 3 kohdassa tarkoitetuissa sopimuksissa on määrättävä, että kunkin viranomaisen on vastavuoroisesti tunnustettava tässä asetuksessa säädettyjen valvontatehtävien suorittaminen ja näiden tehtävien suorittamisen tulokset. Niiden on myös täsmennettävä, mikä kansallinen valvontaviranomainen vastaa 6 artiklassa tarkoitetun taloudellisen todistuksen myöntämisestä.

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

⇒ uusi

65. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa ja alueellisen yhteistyön edistämiseksi tehdä myös sopimuksia valvontatehtäviä koskevien vastuiden jakamisesta. ⇒ Niiden on ilmoitettava tällaisista sopimuksista komissiolle. ⇐

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

~~3 artikla~~

~~Pätevät yksiköt~~

~~1. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat päättää antaa 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tarkastukset ja selvitykset osittain tai kokonaan liitteessä I säädetty vaatimukset täyttävien pätevien yksiköiden tehtäväksi.~~

~~2. Tällainen kansallisen valvontaviranomaisen myöntämä valtuutus on voimassa yhteisössä kolmen vuoden jakson ajan, joka on uusittavissa. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat teettää nämä tarkastukset ja selvitykset millä tahansa yhteisöön sijoittautuneella pätevällä yksiköllä.~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta

~~10 artikla~~

~~Sidosryhmien kuuleminen~~

~~1. Jäsenvaltioiden, jotka toimivat kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, on perustettava kuulemismenettelyt sen varmistamiseksi, että sidosryhmät, henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt mukaan luettuina, osallistuvat asianmukaisesti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen.~~

↓ 550/2004 (mukautettu)

III LUKU

~~PALVELUJEN TARJOAMISTA KOSKEVAT SÄÄNNÖT~~ ☒ PALVELUJEN ☒ TARJOAMINEN

↓ 550/2004 (mukautettu)

~~6 artikla~~

~~Yhteiset vaatimukset~~

~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevat yhteiset vaatimukset laaditaan puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Yhteiset vaatimukset kattavat vähintään seuraavat osa-alueet:~~

~~— tekninen ja toiminnallinen pätevyys ja soveltuvuus,~~

~~— turvallisuus- ja laadunhallintajärjestelmät ja menetelmät,~~

~~— raportointijärjestelmät,~~

~~— palvelujen laatu,~~

~~— taloudelliset edellytykset,~~

~~— vastuu ja vakuutukset,~~

~~— omistus ja organisaatorakenne mukaan lukien eturistiriitojen välttäminen,~~

~~— henkilöstöresurssit mukaan lukien henkilöstön riittävää määrää koskevat suunnitelmat,~~

~~— turva-asiat.~~

~~6⁷ artikla~~

☒ Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ☒ taloudelliset todistukset ☒ ja sovellettavat vaatimukset ☒ ~~Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskeva lupajärjestelmä~~

~~1. Yhteisön alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa.~~

↓ 550/2004

~~2. Lupahakemukset on osoitettava sen jäsenvaltion kansalliselle valvontaviranomaiselle, jossa hakijan pääasiallinen toimipaikka ja mahdollinen rekisteröity toimisto sijaitsevat.~~

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on niiden todistusten lisäksi, jotka niiltä vaaditaan asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklan nojalla, oltava taloudellinen todistus. Taloudellinen todistus annetaan hakemuksesta, kun hakija on osoittanut riittävän vakavaraisuutensa ja saanut asianmukaisen vastuu- ja vahinkovakuutusturvan.

Tässä kohdassa tarkoitettua taloudellista todistusta voidaan rajoittaa tai sen voimassaolo voidaan keskeyttää tai peruuttaa, jos haltija ei enää täytä todistuksen myöntämistä ja voimassa pitämistä koskevia vaatimuksia.

2. Yksiköllä, jolla on 1 kohdassa tarkoitettu taloudellinen todistus ja asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettu todistus, on oikeus tarjota ilmatilan käyttäjille unionissa lennonvarmistuspalveluja syrjimättömin ehdoin, sanotun kuitenkin rajoittamatta 7 artiklan 2 kohdan soveltamista.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun taloudelliseen todistukseen ja asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettuun todistukseen voidaan soveltaa yhtä tai useampaa liitteessä I esitetyistä ehdoista. Näiden ehtojen on oltava objektiivisesti perusteltuja, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 36 artiklan mukaisesti liitteessä I olevan luettelon muuttamiseksi, jotta voidaan turvata tasapuoliset taloudelliset toimintaedellytykset ja palveluntarjonnan häiriönsietokyky.

4. Sen jäsenvaltion kansalliset valvontaviranomaiset, jossa taloudellista todistusta hakevalla luonnollisella henkilöllä tai oikeushenkilöllä on päätoimipaikka tai, jos kyseisellä henkilöllä ei ole päätoimipaikkaa, jossa sillä on asuinpaikka tai sijoittautumispaikka, vastaavat tässä artiklassa säädetyistä taloudellisiin todistuksiin liittyvistä tehtävistä. Jos lennonvarmistuspalveluja tarjotaan kahden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa, vastuullisia kansallisia valvontaviranomaisia ovat 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti määritellyt viranomaiset.

5. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi kansallisten valvontaviranomaisten tehtävä on

a) ottaa vastaan ja arvioida niille tehdyt hakemukset ja tarvittaessa antaa tai uusia taloudelliset todistukset;

b) valvoa taloudellisten todistusten haltijoita.

6. Komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäännöt, jotka koskevat yksityiskohtaisia vaatimuksia vakavaraisuudesta, erityisesti talouden vahvuuden ja sietokyvyn osalta, sekä vastuu- ja vahinkovakuutusturvaa. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 1, 4 ja 5 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano ja noudattaminen, komissio hyväksyy 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset säännöistä ja menettelyistä, jotka koskevat todistusten antamista ja sellaisten tutkintojen, tarkastusten, auditointien ja muiden seurantatoimien suorittamista, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että kansallinen valvontaviranomainen voi valvoa tehokkaasti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia yksiköjä.

↓550/2004

~~3. Kansallisten valvontaviranomaisten on annettava lupa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, jotka täyttävät 6 artiklassa tarkoitetut yhteiset vaatimukset. Luvat voidaan myöntää joko kutakin puiteasetuksen 2 artiklassa määriteltyä yksittäistä lennonvarmistuspalvelua tai näiden palvelujen muodostamaa kokonaisuutta varten, myös tilanteissa, jossa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, oikeudellisesta asemastaan riippumatta, käyttää ja pitää yllä omia viestintä-, suunnistus- ja valvontajärjestelmiään. Lupia valvotaan säännöllisesti.~~

~~4. Luvissa on täsmennettävä erityisesti turvallisuus huomioon ottaen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet mukaan lukien ilmatilan käyttäjien syrjimätön oikeus käyttää palveluja. Lupiin saa soveltaa ainoastaan liitteessä II säädettyjä ehtoja. Näiden ehtojen on oltava objektiivisesti perusteltuja, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia.~~

~~5. Edellä 1 kohdasta huolimatta jäsenvaltiot voivat sallia lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen ilmatilassaan tai sen osissa omalla vastuullaan ilman lupaa, jos tällaisten palvelujen tarjoaja tarjoaa niitä ensisijaisesti muuta ilma-alusten toimintaa kuin yleistä ilmaliikennettä varten. Tällöin on kyseisen jäsenvaltion ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille päätöksestään ja toimenpiteistä, joita se on toteuttanut varmistaakseen, että yleiset vaatimukset täytetään mahdollisimman hyvin.~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 3 kohta

~~7. Kansallisten valvontaviranomaisten on seurattava yhteisten vaatimusten sekä lupiin liitettyjen ehtojen noudattamista. Tällaisen seurannan yksityiskohdat sisällytetään kertomuksiin, jotka jäsenvaltiot antavat vuosittain puiteasetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että luvan haltija ei enää täytä näitä vaatimuksia tai ehtoja, sen on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet huolehtien samalla palvelujen jatkuvuudesta sillä edellytyksellä, että turvallisuus ei vaarannu. Näihin toimenpiteisiin voi kuulua luvan peruuttaminen.~~

↓550/2004

~~8. Jäsenvaltion on tunnustettava toisessa jäsenvaltiossa tämän artiklan mukaisesti annettu lupa.~~

~~9. Poikkeuksellisissa olosuhteissa jäsenvaltiot voivat lykätä tämän artiklan noudattamista 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti lasketusta päivämäärästä alkaen kuudella kuukaudella. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tällaisista pidennyksistä komissiolle ja perusteltava ne.~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 4 kohta

⇒ uusi

78 artikla

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeäminen

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten jäsenvaltioiden on ~~nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, jolla on yhteisön alueella voimassa oleva lupa.~~ ⇒ yksittäin tai yhteisesti nimettävä yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat edellytykset: ⇐

↓ uusi

- a) niillä on tai asetuksen (EU) 2018/1139 41 artiklassa tarkoitettu voimassa oleva todistus tai voimassa oleva ilmoitus sekä 6 artiklan 1 kohdan mukainen taloudellinen todistus;
- b) ne täyttävät kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset.

Päätös ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämisestä on voimassa enintään kymmenen vuotta. Jäsenvaltiot voivat tehdä päätöksen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämisen uusimisesta.

↓ 1070/2009 2 artiklan 4 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

2. ~~Rajat ylittävien palvelujen tarjoamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansallinen lainsäädäntö ei estä tämän artiklan ja 18-10 artiklan 3 kohdan noudattamista, koska jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa palveluja tarjoavilta ilmaliikennepalvelujen tarjoajilta vaaditaan seuraavia~~ ⇒ Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämiselle ei saa asettaa ehtoja, joiden mukaan niiltä vaaditaan seuraavia ⇐ :

- a) niiden on oltava suoraan tai osake-enemmistön kautta ~~kyseisen~~ ☒ nimeävän ☒ jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistuksessa;
- b) niillä on oltava pääasiallinen toimipaikka tai kotipaikka ~~kyseisen~~ ☒ nimeävän ☒ jäsenvaltion alueella; ~~tai~~
- c) niiden on käytettävä ainoastaan ~~kyseisessä~~ ☒ nimeävässä ☒ jäsenvaltiossa olevia laitteita.

3. Jäsenvaltioiden on määriteltävä ⇒ yksittäin tai yhteisesti ⇐ nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet. Näihin velvollisuuksiin ~~voi sisältyä~~ ⇒ on sisällyttävä ⇐ ehtoja, jotka koskevat ~~asiaankuuluvien~~ ☒ asiaankuuluvan ☒

tietojen  datan   asettamista saataville  kaikkien ilma-alusten toiminnan tunnistamiseksi jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa.

↓ 1070/2009 2 artiklan 4 kohta

~~4. Jäsenvaltiot voivat harkintansa mukaan valita ilmaliikennepalvelujen tarjoajan edellyttäen, että se täyttää 6 ja 7 artiklassa tarkoitetut vaatimukset ja ehdot.~~

~~5. Jos 16 9 a artiklan mukaisesti perustetut toiminnalliset ilmatilan lohkot ulottuvat useamman kuin yhden jäsenvaltion vastuulla olevaan ilmatilaan, kyseisten jäsenvaltioiden on yhdessä nimettävä tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja vähintään kuukausi ennen ilmatilan lohkon käyttöönottoa.~~

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

↓ uusi

8 artikla

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

1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajat voivat päättää hankkia CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palveluja markkinaehtoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden parantamisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

Jäsenvaltioiden on sallittava se, että lentoasemien pitäjät hankkivat lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja lähilennonjohtoa varten markkinaehtoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

Lisäksi jäsenvaltiot voivat sallia sen, että lentoasemien pitäjät tai asianomainen kansallinen valvontaviranomainen hankkivat lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja lähestymislennonjohtoa varten markkinaehtoin, jos se mahdollistaa kustannustehokkuuden lisäämisen ilmatilan käyttäjien eduksi.

2. Markkinaehtoin tehtävien palveluhankintojen on perustuttava unionin oikeuden mukaisiin tasapuolisiin, syrjimättömiin ja avoimiin ehtoihin, perussopimuksen kilpailusäännöt mukaan luettuina. Kyseisten palvelujen hankintaa koskevat tarjouskilpailut on suunniteltava siten, että kilpailevat palveluntarjoajat voivat tosiasiallisesti osallistua näihin menettelyihin muun muassa siten, että kilpailu avataan säännöllisesti uudelleen.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että reitinaikaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen on organisatorisesti erotettu CNS-, AIS-, ADS- ja MET-palvelujen sekä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta ja että 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua erillistä kirjanpitoa koskevaa vaatimusta noudatetaan.

4. CNS-, AIS-, ADS- tai MET-palvelujen tai lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoaja voidaan valita tarjoamaan palveluja jäsenvaltiossa ainoastaan, jos

(a) se on sertifioitu 6 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti;

- (b) sen päätoimipaikka sijaitsee jonkin jäsenvaltion alueella;
- (c) jäsenvaltiot tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat yli 50 prosenttia palveluntarjoajasta ja se on tosiasiallisesti niiden määräysvallassa joko suoraan tai yhden tai useamman muun yrityksen kautta, lukuun ottamatta tapauksia, joista määrätään kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jossa unioni on osapuolena; ja
- (d) palveluntarjoaja täyttää kansalliset turvallisuus- ja puolustusvaatimukset.

5. Edellä olevaa 14, 17 ja 19–22 artiklaa ei sovelleta lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin, jotka on 1 kohdan toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti nimetty hankintamenettelyllä. Näiden lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava kansalliselle valvontaviranomaiselle ja suorituskypvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle seuranta varten tiedot lennonvarmistuspalvelujen suorituskypvystä keskeisillä suorituskypvyn osa-alueilla, joita ovat turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus.

6. Kansallisten valvontaviranomaisten on varmistettava, että 1 kohdassa tarkoitetut ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja lentoasemien pitäjien suorittamat hankinnat ovat 2 kohdan mukaisia, ja toteutettava tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalvelujen tapauksessa niiden vastuulla on hyväksyä lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja koskevat tarjouseritelmät, joihin on sisällyttävä palvelun laatua koskevia vaatimuksia. Kansallisten valvontaviranomaisten on saatettava neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 11 artiklassa tarkoitetun kansallisen kilpailuviranomaisen käsiteltäväksi asiat, jotka liittyvät kilpailusääntöjen soveltamiseen.

9 artikla

Yhteisen tietopalvelun tarjoaminen

1. Kun tarjotaan yhteistä tietopalvelua, jaettavan datan on oltava riittävän eheää ja laadukasta, jotta miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaan liittyviä palveluja voidaan tarjota turvallisesti.

2. Yhteisen tietopalvelun hinnan on perustuttava palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kiinteisiin ja muuttuviin kustannuksiin, ja se voi lisäksi sisältää korotuksen, joka vastaa asianmukaista riskin ja tuoton suhdetta.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut kustannukset on esitettävä erillään asianomaisen toimijan muiden toimintojen kirjanpidosta, ja tiedot niistä on asetettava julkisesti saataville.

3. Yhteisen tietopalvelun tarjoajan on vahvistettava hinta 2 kohdan mukaisesti edellyttäen, että asianomainen kansallinen valvontaviranomainen arvioi ja hyväksyy sen.

4. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on asetettava reaaliaikaisesti saataville asiaankuuluvat operatiiviset tiedot, jotka koskevat toimintaa tietyissä ilmatilan osissa, jotka jäsenvaltiot ovat nimenneet miehittämättömien ilma-alusten käyttöä varten. Yhteisen tietopalvelun tarjoajat saavat käyttää näitä tietoja ainoastaan tarjoamiensa palvelujen operatiivisiin tarkoituksiin. Yhteisen tietopalvelun tarjoajille on myönnettävä käyttöoikeus asiaankuuluviin operatiivisiin tietoihin syrjimättömällä tavalla, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuus- tai puolustuspoliittisia etuja.

Tällaisten tietojen käyttöoikeudesta perittävien hintojen on perustuttava tietojen saataville asettamisesta aiheutuviin marginaalikustannuksiin.

~~9 artikla~~

Sääpalvelujen tarjoajien nimeäminen

~~1. Jäsenvaltiot voivat nimetä sääpalvelujen tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätietojen toimittamiseksi yksinoikeudella niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osissa turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen.~~

~~2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille viipymättä kaikista tämän artiklan puitteissa tehdyistä sääpalvelujen tarjoajan nimeämisistä koskevista päätöksistä.~~

↓1070/2009 1 artiklan 5 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

~~1011~~ artikla

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä

1. Lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on ⇒ tämän artiklan ja 11–18 artiklan mukaisesti ⇐ ~~perustettava~~ ⇒ sovellettava ⇐ lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää. ~~Se käsittää seuraavat osat:~~

2. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä on toteutettava viiteajanjaksoina, joiden kesto on vähintään kaksi ja enintään viisi vuotta. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä on oltava seuraavat osat:

a) ⇒ kunkin viiteajanjakson osalta ⇐ ~~yhteisön~~ ☒ unionin ☒ laajuiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ~~turvallisuus~~, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus;

b) ~~kansalliset~~ ☒ suorituskyky-suunnitelmat, ☒ ~~tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat suunnitelmat~~, mukaan luettuina ⇒ sitovat ⇐ suorituskykytavoitteet, joilla ~~varmistetaan yhteensopivuus yhteisön laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa~~ ⇒ a alakohdassa mainituilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla kunkin viiteajanjakson osalta ⇐; ja

c) ~~lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen~~ ☒ suorituskyvyn ☒ säännöllinen tarkastelu, seuranta ja vertailu ⇒ suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus ⇐.

Komissio voi lisätä muita suorituskyvyn kannalta keskeisiä osa-alueita suorituskykytavoitteiden asettamista tai seurantaa varten, jos se on tarpeen suorituskyvyn parantamiseksi.

~~2. Edellä 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen komissio voi nimetä Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen toimimaan suorituskyvyn tarkastuselimenä. Suorituskyvyn tarkastuselimen tehtävänä on~~

yhteisymmärryksessä kansallisten valvontaviranomaisten kanssa avustaa komissiota ja pyydettyä avustaa kansallisia valvontaviranomaisia 1 kohdassa tarkoitetun suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa. Komissio varmistaa, että tarkastuselin toimii riippumattomasti suorittaessaan komission sille antamia tehtäviä.

~~3. a) Komissio hyväksyy yhteisön laajuiset ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskykytavoitteet 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen otettuaan huomioon kansallisten valvontaviranomaisten asiaa koskevat tiedot kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla.~~

~~b) Kansalliset valvontaviranomaiset laativat ja jäsenvaltiot hyväksyvät 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetut kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat suunnitelmat. Suunnitelmiin on sisällyttävä sitovat kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat tavoitteet ja asianmukainen yhden jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden hyväksymä kannustinjärjestelmä. Suunnitelmien laatimisesta on kuultava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa lentoaseman pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita.~~

~~c) Komissio arvioi kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien tavoitteiden yhteensopivuuden yhteisön laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa käyttämällä 6 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja arviointiperusteita.~~

~~Jos komissio toteaa, että yksi tai useampi kansallinen tavoite tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskeva tavoite ei ole arviointiperusteiden mukainen, se voi päättää 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen antaa suosituksen siitä, että kyseisten kansallisten valvontaviranomaisten on laadittava tarkistettavat suorituskykytavoitteet. Kyseisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tarkistettavat suorituskykytavoitteet ja asianmukaiset toimenpiteet, joista on ilmoitettava komissiolle riittävän ajoissa.~~

~~Jos komissio toteaa, että tarkistettavat suorituskykytavoitteet ja asianmukaiset toimenpiteet eivät ole riittäviä, se voi päättää 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen, että kyseisten jäsenvaltioiden on ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin.~~

~~Vaihtoehtoisesti komissio voi asianmukaisesti perustellen päättää tarkistaa yhteisön laajuisia suorituskykytavoitteita 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~d) Edellä 1 kohdassa tarkoitetun suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän viiteajanjakson on oltava kestoltaan vähintään kolme vuotta ja enintään viisi vuotta. Jos kansallisia tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevia tavoitteita ei saavuteta kyseisen ajanjakson aikana, jäsenvaltioiden ja/tai kansallisten valvontaviranomaisten on toteutettava määrittämänsä aiheelliset toimenpiteet. Ensimmäinen viiteajanjakso kestää ensimmäiset kolme vuotta 6 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosääntöjen hyväksymisestä.~~

~~e) Komissio arvioi säännöllisesti suorituskykytavoitteiden saavuttamista ja esittää tulokset yhtenäisen ilmatilan komitealle.~~

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun suorituskyvyn kehittämisjärjestelmään sovelletaan seuraavia menettelyjä ☒ Edellä olevan 2 kohdan a, b ja c alakohta perustuvat seuraaviin ☒:

a) kaikilta asiaankuuluvilta osapuolilta, mukaan luettuina lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, ilmatilan käyttäjät, lentoasemien pitäjät, kansalliset valvontaviranomaiset, ⇨ kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, ⇦ jäsenvaltiot ⇨, virasto, verkon

hallinnoija ⇐ ja Eurocontrol, saatavilla olevien, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykyä koskevien aiheellisten tietojen kerääminen, validoiminen, tutkiminen, arvioiminen ja levittäminen;

⇓ uusi

- b) keskeiset suorituskykyindikaattorit tavoitteiden asettamista varten suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla;
- c) suorituskyvyn seurantaindikaattorit suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla;
- d) menetelmät suorituskykysuunnitelmien ja suorituskykytavoitteiden laatimiseksi lennonvarmistuspalveluja varten sekä menetelmät suorituskykysuunnitelman ja suorituskykytavoitteiden laatimiseksi verkkotoimintoja varten;
- e) lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden luonnosten arviointi;
- f) suorituskykysuunnitelmien seuranta, mukaan lukien asianmukaiset varoituskonekallit suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden tarkistamista sekä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden tarkistamista varten viiteajanjakson aikana;
- g) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuanalyysi;
- h) kannustinjärjestelmät, mukaan lukien taloudelliset pidäkkeet, joita sovelletaan, jos ilmailukonepalvelujen tarjoaja ei noudata asiaankuuluvia sitovia suorituskykytavoitteita viiteajanjakson aikana tai jos se ei ole toteuttanut 35 artiklassa tarkoitettuja asiaankuuluvia yhteisiä hankkeita. Taloudellisissa pidäkkeissä on otettava erityisesti huomioon kyseisen palveluntarjoajan tarjoaman palvelun laadun heikkeneminen, joka johtuu suorituskykytavoitteiden noudattamatta jättämisestä tai yhteisten hankkeiden toteuttamatta jättämisestä, sekä tämän vaikutus verkkoon;
- i) liikenteen ja kustannusten riskinjakomekanismit;
- j) tavoitteiden asettamisen aikataulut, suorituskykysuunnitelmien ja -tavoitteiden arviointi, seuranta ja vertailuanalyysi;
- k) menetelmä, jolla reitinaikaisille ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluille yhteiset kustannukset jaetaan näiden kahden palveluluokan kesken;
- l) mekanismit, joilla puututaan ennalta arvaamattomiin ja merkittäviin tapahtumiin, joilla on olennainen vaikutus suorituskyky- ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon.

11 artikla

Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettaminen

1. Komissio hyväksyy 37 artiklan 2 kohdassa ja tämän artiklan 2–3 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen kullekin viiteajanjaksolle unionin laajuiset suorituskykytavoitteet reitinaikaisille lennonvarmistuspalveluille sekä lähi- ja

lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluille suorituskvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus. Komissio voi unionin laajuisten suorituskvytavoitteiden yhteydessä määritellä täydentäviä perusarvoja, jaotteluarvoja tai vertailuryhmiä, jotta suorituskvysuunnitelmaluonnokset voidaan 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen perusteiden mukaisesti arvioida ja hyväksyä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut unionin laajuiset suorituskvytavoitteet määritellään seuraavien keskeisten kriteerien perusteella:

a) niiden on edistettävä lennonvarmistuspalvelujen toiminnallisen ja taloudellisen suorituskvyn asteittaista ja jatkuvaa parantamista;

b) niiden on oltava realistisia ja toteutettavissa kyseisen viiteajanjakson aikana ja samalla autettava edistämään pitkän aikavälin rakenteellista ja teknologista kehitystä, joka mahdollistaa lennonvarmistuspalvelujen tehokkaan, kestävän ja häiriönsietokykyisen tarjoamisen.

3. Valmistellessaan päätöksiään unionin laajuisista suorituskvytavoitteista komissio kerää sidosryhmiltä tarvittavat tiedot. Suorituskvyn tarkastuselimenä toimiva virasto avustaa komission pyynnöstä komissiota näiden päätösten analysoinnissa ja valmistelussa antamalla lausunnon.

12 artikla

Reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen luokittelu

1. Kunkin jäsenvaltion on ennen kunkin viiteajanjakson alkua ilmoitettava komissiolle, mitkä kyseisenä ajanjaksona sen vastuulla olevassa ilmatilassa tarjottavat lennonvarmistuspalvelut se aikoo luokitella reitinaikaisiksi lennonvarmistuspalveluiksi ja mitkä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluiksi. Kunkin jäsenvaltion on samalla annettava komissiolle tiedoksi näihin palveluihin nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat.

2. Komissio hyväksyy hyvissä ajoin ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua kullekin jäsenvaltiolle osoitetut täytäntöönpanopäätökset siitä, täyttääkö kyseisten palvelujen suunniteltu luokittelu 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistetut perusteet. Suorituskvyn tarkastuselimenä toimiva virasto avustaa komission pyynnöstä komissiota näiden päätösten analysoinnissa ja valmistelussa antamalla lausunnon.

3. Jos 2 kohdan mukaisessa päätöksessä todetaan, ettei aiottu luokitus ole 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistettujen perusteiden mukainen, asianomaisen jäsenvaltion on kyseinen päätös huomioon ottaen annettava uusi tiedoksianto, jossa ehdot ovat mainittujen perusteiden mukaiset. Komissio tekee 2 kohdan mukaisesti päätöksen tästä tiedonannosta.

4. Asianomaisten nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on perustettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskvysuunnitelmaluonnoksensa luokitteluihin, joiden komissio on todennut täyttävän 2 artiklan 28 ja 55 alakohdassa vahvistetut perusteet. Suorituskvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on käytettävä näitä samoja luokituksia arvioidessaan kustannusten jakamista 13 artiklan 3 kohdan mukaisten reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken.

13 artikla

Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskvysuunnitelmat ja -tavoitteet

1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, jotka on nimetty tarjoamaan reitinaikaisia ilmaliikennepalveluja, on kunkin viiteajanjakson osalta laadittava suorituskykysuunnitelmaluonnokset kaikista tarjoamistaan ja mahdollisesti muilta palveluntarjoajilta hankkimistaan reitinaikaisista lennonvarmistuspalveluista.

Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on hyväksyttävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Niissä on esitettävä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa on otettava huomioon Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma. Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on asetettava julkisesti saataville.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä verkon hallinnoijan toimittamat asiaankuuluvat tiedot. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on ennen suunnitelmaluonnosten hyväksymistä kuultava ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa sotilasviranomaisia, lentoasemien pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava suunnitelmat myös niiden sertifiointista vastaavalle kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka on tarkistettava asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten noudattaminen.

3. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja koskevat suorituskykytavoitteet, jotka ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kaikilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä aloilla ja täyttävät kolmannessa alakohdassa säädetyt lisäedellytykset.

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa on vahvistettava seuraavien perusteiden mukaisesti:

a) jos unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä on vahvistettu jaotteluarvot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden vertaaminen näihin jaotteluarvoihin;

b) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen arviointi suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi koko edellisen viiteajanjakson ja suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta;

c) asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan suunnitellun suorituskykytason vertaaminen muihin samaan vertailuryhmään kuuluviin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

Suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on lisäksi täytettävä seuraavat edellytykset:

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

b) suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava täydellinen sekä tietojen että taustatietojen osalta;

c) maksujen kustannusperusteiden on oltava 20 artiklan mukaisia.

4. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto arvioi kustannusten jakamisen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken 10 artiklan 3 kohdan k alakohdassa tarkoitetun menetelmän ja komission 12 artiklan nojalla tekemän eri palvelujen luokittelun arvioinnin perusteella.

5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnokset, mukaan lukien tarvittaessa kustannusten jakaminen reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken, on toimitettava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi.

6. Jos nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja tarjoaa sekä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on ensin 4 kohdan mukaisesti arvioitava kustannusten jakaminen asianomaisten palvelujen kesken.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että kustannusten jakaminen ei ole 4 kohdassa tarkoitetun menettelyn tai luokituksen mukaista, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on esitettävä uusi suorituskykysuunnitelmaluonnos, joka on mainitun menettelyn ja luokituksen mukainen.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että kustannusten jakaminen on mainitun menettelyn ja luokittelun mukaista, se tekee asiasta päätöksen ja ilmoittaa siitä nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle ja asianomaiselle kansalliselle valvontaviranomaiselle. Päätöksen päätelmät sitovat kansallista valvontaviranomaista siltä osin kuin on kyse kustannusten jakamisesta 14 artiklassa tarkoitetun lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia varten.

7. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto arvioi reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet ja -suunnitelmat 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos 6 kohtaa sovelletaan, arviointi on tehtävä sen jälkeen, kun 6 kohdan neljännen alakohdan mukainen päätös kustannusten jakamisesta on tehty.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, sen on hyväksyttävä suunnitelma.

Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, että yksi tai useampi reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoite ei ole yhdenmukainen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa tai suorituskykysuunnitelma ei täytä 3 kohdassa vahvistettuja lisäehtoja, sen on evättävä hyväksyntä.

8. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on 7 kohdan mukaisesti evännyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksynnän, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on esitettävä tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos, joka sisältää tarvittaessa tarkistettut tavoitteet.

9. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on arvioitava 8 kohdassa tarkoitettu tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto hyväksyy sen.

Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos ei täytä näitä perusteita ja edellytyksiä, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on evättävä sen hyväksyntä ja vaadittava nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa esittämään lopullinen suorituskykysuunnitelmaluonnos.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto vahvistaa kyseiselle nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet ottaen huomioon 7 kohdassa tarkoitetussa päätöksessä esitetyt havainnot. Asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällyttävä suorituskykytavoitteet, jotka virasto on suorituskyvyn tarkastuselimenä vahvistanut, sekä toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitetun tarkistetun suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksyntä evätään ainoastaan sen vuoksi, että se ei täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on todennut olevan yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja siihen on sisällytettävä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto ei ole katsonut täyttyneen.

Jos 8 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja koska se ei myöskään täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykytavoitteet, jotka virasto on suorituskyvyn tarkastuselimenä kolmannen alakohdan mukaisesti vahvistanut ja toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi sekä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto ei ole katsonut täyttyneen.

10. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston hyväksymät suorituskykysuunnitelmaluonnokset lopullisina suunnitelmina, ja ne on asetettava julkisesti saataville.

11. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto antaa 18 artiklan mukaisesti hyväksyttävissä täytäntöönpanosäädöksissä tarkoitetuissa määräajoissa säännöllisiä kertomuksia reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn seurannasta, mukaan lukien säännölliset arvioinnit reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ja reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden saavuttamisesta ilmaliikennepalvelujen tarjoajien osalta sekä asettaa näiden arviointien tulokset julkisesti saataville.

Nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on annettava käyttöön lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannassa tarvittavat tiedot ja data. Näihin on sisällyttävä tiedot ja data tosiasiallisista kustannuksista ja tuloista. Jos suorituskykytavoitteita ei saavuteta tai suorituskykysuunnitelmaa ei panna asianmukaisesti täytäntöön, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tekee päätökset, joissa vaaditaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajia toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä. Näihin korjaaviin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on siirrettävä kyseisten palvelujen tarjoaminen toiselle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, jos se on objektiivisesti katsoen tarpeen. Jos suorituskykytavoitteita ei vieläkaan saavuteta tai jos suorituskykysuunnitelmaa toteutetaan edelleen virheellisesti tai jos määrättyjä korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta tai ei

toteuteta asianmukaisesti, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa asiasta tutkinnan ja antaa 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle lausunnon. Komissio voi toteuttaa toimia 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

14 artikla

Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmat ja -tavoitteet

1. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, jotka on nimetty tarjoamaan lähi- ja lähestymisalueen ilmaliikennepalveluja, on kunkin viiteajanjakson osalta laadittava suorituskykysuunnitelmaluonnokset kaikista tarjoamistaan ja mahdollisesti muilta palveluntarjoajilta hankkimistaan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluista.

Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on hyväksyttävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Niissä on esitettävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa on otettava huomioon Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma. Suorituskykysuunnitelmaluonnokset on asetettava julkisesti saataville.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä verkon hallinnoijan toimittamat asiaankuuluvat tiedot. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on ennen suunnitelmaluonnosten hyväksymistä kuultava ilmatilan käyttäjien edustajia ja tarvittaessa sotilasviranomaisia, lentoasemien pitäjiä ja lentoasemien koordinaattoreita. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on toimitettava suunnitelmat myös niiden sertifiointista vastaavalle kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka on tarkistettava asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten noudattaminen.

3. Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnosten on sisällettävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat suorituskykytavoitteet, jotka ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kaikilla suorituskyvyn kannalta keskeisillä aloilla ja täyttävät kolmannessa alakohdassa vahvistetut lisäedellytykset.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuus unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa on vahvistettava seuraavien perusteiden mukaisesti:

a) jos unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden yhteydessä on vahvistettu jaotteluarvot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden vertaaminen näihin jaotteluarvoihin;

b) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen arviointi suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi koko edellisen viiteajanjakson ja suorituskykysuunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta;

c) asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan suunnitellun suorituskykytason vertaaminen muihin samaan vertailuryhmään kuuluviin ilmaliikennepalvelujen tarjoajiin.

Suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on lisäksi täytettävä seuraavat edellytykset:

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

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

c) maksujen kustannusperusteiden on oltava 20 artiklan mukaisia.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnokset on toimitettava kansalliselle valvontaviranomaiselle arvioitaviksi ja hyväksyttäväksi.

5. Kun kyseessä on sekä reitinaikaisia lennonvarmistuspalveluja että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja tarjoava nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, kansalliselle valvontaviranomaiselle toimitettavan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnoksen on oltava se suunnitelma, josta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston 13 artiklan 6 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti edellytetään antavan myönteisen päätöksen kustannusten jakamisen osalta.

6. Kansallinen valvontaviranomainen arvioi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteet ja -suunnitelmat 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos 5 kohtaa sovelletaan, kansallisen valvontaviranomaisen on perustettava arvionsa suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston kustannusten jakamisesta tekemän päätöksen päätelmiin.

Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, sen on hyväksyttävä suunnitelma.

Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että yksi tai useampi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoite ei ole yhdenmukainen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa tai suorituskykysuunnitelma ei täytä 3 kohdassa vahvistettuja lisäehtoja, sen on evättävä hyväksyntä.

7. Jos kansallinen valvontaviranomainen on evännyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksynnän 6 kohdan mukaisesti, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on esitettävä tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos, joka sisältää tarvittaessa tarkistettut tavoitteet.

8. Kansallisen valvontaviranomaisen on arvioitava 7 kohdassa tarkoitettu tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden ja edellytysten mukaisesti. Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos täyttää nämä perusteet ja edellytykset, kansallinen valvontaviranomainen hyväksyy sen.

Jos tarkistettu suorituskykysuunnitelmaluonnos ei täytä näitä perusteita ja edellytyksiä, kansallisen valvontaviranomaisen on evättävä sen hyväksyntä ja vaadittava nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa esittämään lopullinen suorituskykysuunnitelmaluonnos.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, kansallinen valvontaviranomainen vahvistaa kyseiselle nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa yhdenmukaiset suorituskykytavoitteet ottaen huomioon 6 kohdassa tarkoitettussa päätöksessä esitetyt havainnot. Asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällyttävä

suorituskykytavoitteet, jotka kansallinen valvontaviranomainen on vahvistanut, sekä toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitetun tarkistetun suorituskykysuunnitelmaluonnoksen hyväksyntä evätään ainoastaan sen vuoksi, että se ei täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden kansallinen valvontaviranomainen on todennut olevan yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja siihen on sisällytettävä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden kansallinen valvontaviranomainen ei ole katsonut täytyneen.

Jos 7 kohdan mukaisesti toimitettua tarkistettua suorituskykysuunnitelmaluonnosta ei hyväksytä, koska se sisältää lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, ja koska se ei myöskään täytä 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja edellytyksiä, asianomaisen nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan esittämään lopulliseen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen on sisällytettävä suorituskykytavoitteet, jotka kansallinen valvontaviranomainen on kolmannen alakohdan mukaisesti vahvistanut, ja toimenpiteet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi sekä tarvittavat muutokset niiden edellytysten osalta, joiden kansallinen valvontaviranomainen ei ole katsonut täytyneen.

9. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä kansallisen valvontaviranomaisen hyväksymät suorituskykysuunnitelmaluonnokset lopullisina suunnitelmina, ja ne on asetettava julkisesti saataville.

10. Asianomaisen kansallisen valvontaviranomaisen on raportoitava säännöllisesti lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannasta, mukaan lukien säännölliset arvioinnit lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykytavoitteiden saavuttamisesta, sekä asetettava arviointien tulokset julkisesti saataville.

Nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on annettava käyttöön lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvyn seurannassa tarvittavat tiedot ja data. Näihin on sisällyttävä tiedot ja data tosiasiallisista kustannuksista ja tuloista.

Jos suorituskykytavoitteita ei saavuteta tai suorituskykysuunnitelmaa ei panna asianmukaisesti täytäntöön, kansallinen valvontaviranomainen tekee päätökset, joissa vaaditaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajia toteuttamaan korjaavia toimenpiteitä. Näihin korjaaviin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on siirrettävä kyseisten palvelujen tarjoaminen toiselle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, jos se on objektiivisesti katsoen tarpeen. Jos suorituskykytavoitteita ei edelleenkään saavuteta tai jos suorituskykysuunnitelmaa toteutetaan edelleen virheellisesti tai jos määrättyjä korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta tai ei toteuteta asianmukaisesti, kansallisen valvontaviranomaisen on pyydettävä 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa suorittamaan tutkinta, ja komissio voi 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttaa toimia.

11. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisen valvontaviranomaisen tämän artiklan nojalla tekemät päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittaviksi.

12. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa 3 artiklan 8 kohdan mukaisesti kansallisen valvontaviranomaisen tehtäviä, lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykysuunnitelmaluonnokset on toimitettava suorituskyvyn

tarkastuselimenä toimivalle virastolle yhdessä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky-suunnitelmaluonnosten kanssa. Jos virasto on tehnyt 13 artiklan 6 kohdan kolmannen alakohdassa tarkoitetun päätöksen kustannusten jakamisesta, tämä päätös sitoo sitä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky-suunnitelmaluonnosten arvioinnissa.

15 artikla

Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston tehtävä lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden seurannassa

1. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto laatii säännöllisesti unionin laajuisen yleiskatsauksen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyvystä ja sen suhteesta unionin laajuisiin suorituskykytavoitteisiin.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun yleiskatsauksen laatimista varten kansallisten valvontaviranomaisten on annettava 14 artiklan 10 kohdassa tarkoitetut raporttinsa tiedoksi suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle ja toimitettava kaikki muut tiedot, joita suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto mahdollisesti pyytää näitä tarkoituksia varten.

16 artikla

Verkon suorituskyky-suunnitelma

1. Verkon hallinnoijan on laadittava kullekin viiteajanjaksolle kaikki sen hoitamat verkkotoiminnot kattava verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnos.

Verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnos on laadittava unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisen jälkeen ja ennen asianomaisen viiteajanjakson alkua. Siihen on sisällyttävä keskeiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä ympäristön, kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osa-alueilla.

2. Verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnos on toimitettava suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle ja komissiolle.

Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston on komission pyynnöstä annettava komissiolle verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnoksesta lausunto, jossa olennaisia kriteereitä ovat seuraavat:

- a) suorituskyvyn ajan mittaan tapahtuneen parantumisen tarkastelu suorituskyky-suunnitelman kattaman viiteajanjakson osalta ja lisäksi ajalta, joka kattaa sekä edellisen viiteajanjakson että suorituskyky-suunnitelman viiteajanjakson;
- b) verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnoksen täydellisyys tietojen ja lisääaineiston osalta.

Jos komissio toteaa, että verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnos on täydellinen ja osoittaa suorituskyvyn parantuneen riittävästi, se hyväksyy verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnoksen lopullisena suunnitelmana. Muussa tapauksessa komissio voi pyytää verkon hallinnoijaa toimittamaan tarkistetun verkon suorituskyky-suunnitelmaluonnoksen.

17 artikla

Suorituskykytavoitteiden ja -suunnitelmien tarkistaminen viiteajanjakson aikana

1. Jos unionin laajuiset suorituskykytavoitteet eivät viiteajanjakson aikana enää ole riittävät merkittävästi muuttuneiden olosuhteiden vuoksi ja jos tavoitteiden tarkistaminen on tarpeen ja oikeasuhteista, komissio tarkistaa unionin laajuisia suorituskykytavoitteita. Tällaiseen päätökseen sovelletaan 11 artiklaa. Tällaisen tarkistuksen jälkeen nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä uudet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, joihin sovelletaan 13 ja 14 artiklaa. Verkon hallinnoijan on laadittava uusi verkon suorituskykysuunnitelmaluonnos, johon sovelletaan 16 artiklaa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita koskevaan päätökseen on sisällyttävä siirtymäsäännöksiä, joita sovelletaan siihen asti, kun 13 artiklan 6 kohdan ja 14 artiklan 6 kohdan mukaisesti hyväksytyjen lopullisten suorituskykysuunnitelmien soveltaminen alkaa.

3. Nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat voivat pyytää reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen osalta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalta virastolta tai lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen osalta asianomaiselta kansalliselta valvontaviranomaiselta lupaa tarkistaa yhtä tai useampaa suorituskykytavoitetta viiteajanjakson aikana. Tällainen pyyntö voidaan esittää, jos varoituskynnykset saavutetaan tai jos nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat osoittavat, että suorituskykytavoitteiden perustana olevat alkuperäiset tiedot, oletukset ja perustelut eivät ole enää merkittävässä ja pysyvässä määrin tarkkoja sellaisten olosuhteiden vuoksi, joita ei voitu suorituskykysuunnitelman hyväksymisajankohtana ennakoida.

4. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen osalta suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tai lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen osalta asianomainen kansallinen valvontaviranomainen saa antaa asianomaiselle nimetylle ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle luvan toteuttaa aiottu tarkistus ainoastaan, jos se on välttämätöntä ja oikeasuhteista ja jos tarkistetuilla suorituskykytavoitteilla varmistetaan yhdenmukaisuus unionin laajuisien suorituskykytavoitteiden kanssa. Jos tarkistukseen on saatu lupa, nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on hyväksyttävä uudet suorituskykysuunnitelmaluonnokset 13 ja 14 artiklassa säädettyjen menettelyjen mukaisesti.

18 artikla

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpano

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanoa varten komissio hyväksyy yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat 10 artiklan 3 kohtaa sekä 11, 12, 13, 14, 15, 16 ja 17 artiklaa ja erityisesti suorituskykysuunnitelmaluonnosten laatimista, suorituskykytavoitteiden asettamista, niiden arviointiperusteita ja -edellytyksiä, menettelyjä kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kesken, suorituskyvyn seurantaa ja korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä kaikkia menettelyjä koskevia aikatauluja. Nämä vaatimukset ja menettelyt hyväksytään 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

↓ 1070/2009 1 artikla

~~tietyjen ICAOn asiakirjan nro 9854 'Global Air Traffic Management Operational Concept' perusteella aiheellisten suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden valinta, yhdenmukaistettuina ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman suorituskykytavoitteiden kanssa, mukaan luettuina~~

turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus, ja mukautettuina tarvittaessa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan erityistarpeisiin, sekä kyseisten osa-alueiden tavoitteet ja joidenkin keskeisten suorituskäytännöiden määrittely suorituskäytännön mittaamiseksi;

yhteisön laajuiset suorituskäytännötavoitteet, jotka määritellään ottaen huomioon kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla yksilöidyt tiedot;

6. Suorituskäytännön kehittämisjärjestelmän yksityiskohtaista toimintaa varten komissio antaa 4 päivään joulukuuta 2011 mennessä ja sopivassa aikataulussa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen täytäntöönpanosääntöjä, jotta tässä asetuksessa säädettyjä määräaikoja voidaan noudattaa. Näihin täytäntöönpanosääntöihin on sisällyttävä seuraavat osat:

e) kansallisten valvontaviranomaisten kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskäytännönsuunnitelmien valmistelua koskevat vaatimukset; suunnitelmiin on sisällyttävä kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat suorituskäytännötavoitteet ja kannustinjärjestelmä. Suorituskäytännönsuunnitelmia koskevat seuraavat vaatimukset:

i) niiden on perustuttava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien liiketoimintasuunnitelmiin;

ii) niissä on käsiteltävä kaikkia kansallisen tai toiminnallisen ilmatilan lohkon kustannusperustan osatekijöitä;

iii) niihin on sisällyttävä sitovia suorituskäytännötavoitteita, jotka ovat yhteensopivia yhteisön laajuisien suorituskäytännötavoitteiden kanssa; d) kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien tavoitteiden arviointi kansallisen tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevan suunnitelman perusteella; ja

e) kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskäytännönsuunnitelmien seuranta, mukaan luettuina aiheelliset varoituskäytännöt. d) perusteet, joilla arvioidaan, ovatko kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat tavoitteet yhteensopivia yhteisön laajuisien suorituskäytännötavoitteiden kanssa viiteajanjakson aikana, ja jotka tukevat varoituskäytännöksiä;

e) yleiset periaatteet, joiden perusteella jäsenvaltiot perustavat kannustinjärjestelmiä;

f) soveltamisperiaatteet siirtymävaiheen mekanismeille, jota tarvitaan suorituskäytännön kehittämisjärjestelmään sopeutumiseksi ja jonka kesto ei saa ylittää 12:tä kuukautta täytäntöönpanosääntöjen hyväksymisestä.

b) suorituskäytännötavoitteiden saavuttamisen arvioinnin ja uusien tavoitteiden asettamisen viiteajanjakso ja tiheys;

a) edellä 4 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen sisältö ja aikataulu;

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta

5. Suorituskäytännön kehittämisjärjestelmää perustettaessa on otettava huomioon, että reitillä annettavat palvelut, lentoasemalla annettavat palvelut ja verkkotoiminnot ovat erilaiset ja että niitä on kohdeltava vastaavasti, tarvittaessa myös suorituskäytännön mittaamistarkoituksissa.

↓ 550/2004 (mukautettu)

~~III LUKU~~

~~MAKSUJÄRJESTELMÄT~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 8 kohta

~~14 artikla~~

~~Yleistä~~

~~Lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmän on 15 ja 16 artiklan vaatimusten mukaisesti lisättävä avoimuutta ilmatilan käyttäjiltä veloittettavien maksujen määrittämisessä, asettamisessa ja perinnässä sekä edistettävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen kustannustehokkuutta ja lentotoiminnan tehokkuutta siten, että samalla säilytetään optimaalinen turvallisuuden taso. Järjestelmän on oltava myös vuonna 1944 tehdyn kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan ja lentoreittimaksujen perimistä koskevan Eurocontrolin järjestelmän mukainen.”~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 9 kohta
(mukautettu)

~~1945~~ artikla

⊗ Maksujärjestelmän ⊗ ~~P~~periaatteet

↓ uusi

1. Lennonvarmistuspalvelujen maksut on määritettävä, pantava täytäntöön ja perittävä ilmatilan käyttäjiltä, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta rahoittaa tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvien ilmailukäyttöpalvelujen tarjoaminen julkisista varoista.

2. Maksujen on perustuttava kustannuksiin, joita ilmailukäyttöpalvelujen tarjoajille aiheutuu niistä palveluista ja toiminnoista, joita ilmatilan käyttäjille tarjotaan vahvistettuina viiteajanjaksoina, jotka määritellään 10 artiklan 2 kohdassa. Näihin kustannuksiin voi sisältyä kohtuullinen kokonaispääoman tuotto, jolla edistetään tarvittavaa pääoman karttumista.

3. Maksujen on edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskykytavoitteiden saavuttaminen, sekä tuettava yhdenmukaista palvelujen tarjoamista ja vähennettävä samalla ilmailun ympäristövaikutuksia.

4. Ilmatilan käyttäjiltä perittävistä maksuista voi olla tuloksena ilmaliikennepalvelujen tarjoajille taloudellisia ylijäämiä tai tappioita, jotka johtuvat 10 artiklan 3 kohdan h alakohdassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien ja 10 artiklan 3 kohdan i alakohdassa tarkoitettujen riskinjakomekanismien soveltamisesta.

5. Ilmatilan käyttäjiltä tämän artiklan mukaisesti perittävistä maksuista saatavia tuloja ei saa käyttää sellaisten palvelujen rahoittamiseen, joita tarjotaan 8 artiklan mukaisesti markkinaehdoin.

6. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien määritettyjä kustannuksia, toteutuneita kustannuksia ja tuloja koskevat taloudelliset tiedot on ilmoitettava kansallisille valvontaviranomaisille ja suorituskypvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle, ja ne on asetettava julkisesti saataville.

20 artikla

Maksujen kustannusperustat

1. Reitinaikaisista lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen kustannusperustan on koostuttava määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät näiden palvelujen tarjoamiseen lentoreittimaksuvyöhykkeellä ja lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä, sellaisina kuin nämä kustannukset on vahvistettu 13 ja 14 artiklan mukaisesti hyväksytyissä suorituskypvysuunnitelmissa.

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

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

a) kustannukset, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu suorituskypvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista;

b) ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuvat kustannukset, jotka liittyvät kansallisten valvontaviranomaisten suorittamaan näiden palveluntarjoajien valvontaan ja sertifiointiin, elleivät jäsenvaltiot käytä muita taloudellisia resursseja tällaisten kustannusten kattamiseen;

c) kustannukset, joita ilmaliikennepalvelujen tarjoajille aiheutuu lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen tarjoamisesta, verkon hallinnoijalle annetut tehtävät mukaan luettuina, elleivät jäsenvaltiot käytä muita taloudellisia resursseja tällaisten kustannusten kattamiseen.

4. Määritettyihin kustannuksiin eivät sisälly kustannukset 42 artiklassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden määräämistä seuraamuksista eivätkä kustannukset 13 artiklan 11 kohdassa ja 14 artiklan 10 kohdassa tarkoitetuista korjaavista toimenpiteistä.

5. Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välinen ristikkäistuki ei ole sallittua. Kustannukset, jotka liittyvät sekä reitinaikaisiin lennonvarmistuspalveluihin että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluihin, on jaettava oikeasuhteisesti ja läpinäkyvällä menettelyllä reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välillä. Ristikkäistuki on sallittua eri lennonvarmistuspalvelujen välillä jommassakummassa näistä palvelutyypeistä vain, jos se on objektiivisista syistä perusteltua ja edellyttäen että ne ovat 25 artiklan 3 kohdan mukaisesti läpinäkyvästi eriteltyjä.

6. Nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on annettava yksityiskohtaiset tiedot kustannusperustastaan suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle, kansallisille valvontaviranomaisille ja komissiolle. Tätä varten kustannukset jaotellaan 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kirjanpidon eriyttämisen mukaisesti siten, että erotetaan toisistaan henkilöstökustannukset, muut toimintakustannukset kuin henkilöstökustannukset, poistokustannukset, pääomakustannukset, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista aiheutuvat kustannukset sekä poikkeukselliset kustannukset.

21 artikla

Yksikköhintojen vahvistaminen

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

2. Kansalliset valvontaviranomaiset vahvistavat yksikköhinnat sen jälkeen, kun suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto on varmistanut, että ne ovat 19 artiklan, 20 artiklan ja tämän artiklan mukaisia. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto toteaa, ettei yksikköhinta täytä näitä vaatimuksia, asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten on tarkasteltava yksikköhintaa uudelleen. Jos yksikköhinta ei edelleenkään täytä näitä vaatimuksia, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto suorittaa 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti tutkinnan ja antaa komissiolle lausunnon, ja komissio voi 24 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttaa toimia.

Maksujen perimistä varten ja kun ruuhkautuminen aiheuttaa verkossa merkittäviä ongelmia, kuten ympäristönsuojelun tason heikkenemistä, komissio voi määrittää 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen annettavalla täytäntöönpanoasetuksella reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen yhteisen yksikköhinnan kaikkialla yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa sekä sen soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt ja menettelyt. Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu yhteinen yksikköhinta lasketaan asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien eri yksikköhintojen painotetun keskiarvon perusteella. Yhteisen yksikköhinnan tuotto on kohdennettava uudelleen, jotta voidaan saavuttaa tulotason neutraalius kyseisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien välillä.

22 artikla

Maksujen vahvistaminen

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta on perittävä maksut ilmatilan käyttäjiltä syrjimättömin ehdoin, joissa otetaan huomioon eri ilma-alustyyppien suhteellinen tuottokapasiteetti. Jos eri ilmatilan käyttäjiltä veloitetaan maksuja samasta palvelusta, ei saa tehdä eroa ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai käyttäjäryhmän perusteella.

2. Tietystä lennosta tietyllä lentoreittimaksuvyöhykkeellä perittävät reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoreittimaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhinnan ja kyseisen lennon lentoreittimaksuvyöhykkeen palveluyksikköjen perusteella. Maksu koostuu yhdestä tai useammasta muuttuvasta osasta, joista kunkin on perustuttava objektiivisiin tekijöihin.

3. Tietystä lennosta tietyllä lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä perittävät lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen maksut lasketaan kyseiselle lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeelle vahvistetun yksikköhinnan ja kyseisen lennon

lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen palveluyksikköjen perusteella. Lentoaseman lennonvarmistuspalveluista perittävää maksua laskettaessa lennon lähestyminen ja lähtö lasketaan yhdeksi lennoksi. Maksu koostuu yhdestä tai useammasta muuttuvasta osasta, joista kunkin on perustuttava objektiivisiin tekijöihin.

4. Tietty ilmatilan käyttäjät, erityisesti kevyiden ilma-alusten ja valtion ilma-alusten käyttäjät, on mahdollista vapauttaa lennonvarmistusmaksuista edellyttäen, että tällaisesta vapautuksesta koituvat kustannukset katetaan muista lähteistä eikä niitä siirretä muiden ilmatilan käyttäjien maksettaviksi.

5. Maksuja on mukautettava siten, että ne kannustavat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, lentoasemia ja ilmatilan käyttäjiä tukemaan ympäristönsuojelun tason parantamista tai palvelujen laadun parantamista, kuten kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä, kapasiteetin lisäämistä, viivästysten vähentämistä ja kestävä kehitystä siten, että samalla voidaan pitää yllä optimaalista turvallisuustasoa erityisesti eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman täytäntöön panemiseksi. Mukauttamisen on koostuttava taloudellisista eduista tai heikennyksistä, eikä se saa vaikuttaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien tuloihin.

23 artikla

Maksujärjestelmän täytäntöönpano

Maksujärjestelmän täytäntöön panemiseksi komissio hyväksyy 19, 20, 21 ja 22 artiklan osalta yksityiskohtaiset vaatimukset ja menettelyt, jotka koskevat erityisesti kustannusperusteita ja määritettyjä kustannuksia, yksikköhintojen vahvistamista, kannustinjärjestelmiä ja riskinjakomekanismeja sekä maksujen mukauttamista. Nämä vaatimukset ja menettelyt vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksellä, joka hyväksytään 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvon-antavaa menettelyä noudattaen.

↓ 1070/2009 2 artiklan 9 kohta

~~a) Ilmatilan käyttäjien kesken jaettavien kustannusten on katettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen määritetyt kustannukset, joihin sisältyvät asianmukaiset pääomainvestointien korjat ja omaisuuden poistot koskevat määrät sekä ylläpito, toiminta ja hallintokustannukset. Määritetyt kustannukset ovat kustannuksia, jotka jäsenvaltio määrittää kansallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla joko viiteajanjakson alussa puiteasetuksen 11 artiklassa tarkoitetun viiteajanjakson kunkin kalenterivuoden osalta tai viiteajanjakson aikana asianmukaisten mukautusten perusteella puiteasetuksen 11 artiklassa tarkoitettuja varoituskäsitteitä soveltaen.~~

b) Tässä yhteydessä huomioon otettavia kustannuksia ovat Euroopan aluetta koskevassa ICAOn alueellisessa lennonvarmistussuunnitelmassa (ICAO Regional Air Navigation Plan) määrittyjen ja sen mukaisesti käyttöön otettujen laitteiden ja palvelujen arvioidut kustannukset. Niihin voi kuulua myös kansallisille valvontaviranomaisille ja/tai päteville yksiköille aiheutuvia kustannuksia ja muita asianomaiselle jäsenvaltiolle ja palvelun tarjoajalle aiheutuvia kustannuksia, jotka liittyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen. Niihin eivät kuulu jäsenvaltioiden puiteasetuksen 9 artiklan mukaisesti määrittämien seuraamusten kustannukset eivätkä jäsenvaltioiden puiteasetuksen 11 artiklan mukaisesti toteuttamien korjaavien toimenpiteiden kustannukset.

~~c) Jäsenvaltioiden on toiminnallisten ilmatilan lohkojen osalta ja osana niiden puitesopimuksia kohtuullisessa määrin pyrittävä sopimaan maksupolitiikan yhteisistä periaatteista.~~

~~d) Eri lennonvarmistuspalvelujen kustannukset on yksilöitävä erikseen 12 artiklan 3 kohdassa säädetyllä tavalla.~~

~~e) Reitillä annettavien palvelujen ja lentoasemalla annettavien palvelujen välinen ristikkäistuki ei ole sallittua. Kustannukset, jotka liittyvät sekä lentoasemalla annettaviin palveluihin että reitillä annettaviin palveluihin, on kohdennettava oikeasuhteisesti reitillä annettavien palvelujen ja lentoasemalla annettavien palvelujen välillä avoimen menetelmän mukaisesti. Ristikkäistuki on sallittua eri lennonvarmistuspalvelujen välillä jommassakummassa näistä palvelutyypeistä vain, jos se on objektiivisista syistä perusteltua ja edellyttäen että se yksilöidään selkeästi.~~

~~f) Maksujen kustannusperustan avoimuus on taattava. On vahvistettava täytäntöönpanosäännöt, joita palvelun tarjoajien on noudatettava tietojen antamisessa, jotta voidaan tarkastella palvelun tarjoajien ennusteita, toteutuneita kustannuksia ja tuloja. Kansallisten valvontaviranomaisten, palvelun tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, komission ja Eurocontrolin on vaihdettava säännöllisesti tietoja keskenään.~~

~~3. Jäsenvaltioiden on maksuja määrittäessään noudatettava seuraavia periaatteita 2 kohdan mukaisesti:~~

~~a) Lennonvarmistuspalveluista perittävät maksut on asetettava syrjimättömästi. Jos eri ilmatilan käyttäjiltä veloitetaan samasta palvelusta maksuja, ei eroa saa tehdä ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai käyttäjäryhmän perusteella.~~

~~b) Tiettyjen käyttäjien, erityisesti kevyiden ilma-alusten ja valtion ilma-alusten, osalta voidaan sallia vapautus maksuista edellyttäen, että vapautuksesta koituvia kustannuksia ei siirretä muiden käyttäjien maksettaviksi.~~

~~c) Maksut on asetettava kalenterivuositain määritettyjen kustannusten perusteella, tai ne voidaan asettaa jäsenvaltioiden yksikköhimman tai tulojen enimmäistason määrittämiseksi kullekin vuodelle vahvistamien edellytysten mukaisesti enintään viiden vuoden ajanjaksona.~~

~~d) Lennonvarmistuspalvelut saavat tuottaa tuloja siinä määrin, että antavat pääomalle kohtuullisen tuoton, joka osaltaan mahdollistaa tarvittavan pääoman karttumisen.~~

~~e) Maksujen on vastattava ilmatilan käyttäjille annettavien lennonvarmistuspalvelujen ja laitteiden kustannuksia ottaen huomioon eri ilma-alustyyppien suhteellinen tuotto.~~

~~f) Maksujen on edistettävä turvallisten, tehokkaiden, toimivien ja kestävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista siten, että tavoitteena on korkean turvallisuustason ja kustannustehokkuuden sekä suorituskykytavoitteiden saavuttaminen, sekä tuettava yhdenmuettyä palvelujen tarjoamista ja vähennettävä samalla ilmailun ympäristövaikutuksia. Tätä varten kansalliset valvontaviranomaiset voivat kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskykysuunnitelmien yhteydessä perustaa järjestelmiä, muun muassa taloudellisiin etuihin tai haittoihin perustuvia kannustimia, joilla kannustetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia ja/tai ilmatilan käyttäjiä tukemaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen parannuksia, kuten kapasiteetin lisääystä, myöhästymisten vähentämistä ja kestävää kehitystä siten, että samalla säilytetään optimaalinen turvallisuuden taso.~~

~~4. Komissio antaa yksityiskohtaiset säännöt tämän artiklan soveltamisesta puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~15 artikla~~

Periaatteiden ja sääntöjen noudattamisen seuranta

~~1. Komissio huolehtii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa siitä, että 14 ja 15 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden ja sääntöjen noudattamista seurataan jatkuvasti. Komissio pyrkii perustamaan tarvittavat mekanismit Eurocontrolin asiantuntemuksen hyödyntämiseksi sekä jakaa seurannan tulokset jäsenvaltioiden, Eurocontrolin ja ilmatilan käyttäjien edustajien kanssa.~~

~~2. Komissio tutkii omasta aloitteestaan tai silloin kun yksi tai useampi jäsenvaltio, joka katsoo, ettei 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuja periaatteita ja sääntöjä ole sovellettu asianmukaisesti, sitä pyytää, kaikki tapaukset, joissa epäillään, että kyseisiä periaatteita ja/tai sääntöjä ei noudateta tai sovelleta. Komissio jakaa tutkimuksen tulokset jäsenvaltioiden, Eurocontrolin ja ilmatilan käyttäjien edustajien kanssa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 18 artiklan 1 kohdan soveltamista. Komissio tekee kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ja kuultuaan sekä asianomaista jäsenvaltiota että puiteasetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun sääntelymenettelyn mukaisesti yhtenäisen ilmatilan komiteaa päätöksen tämän asetuksen 14 ja 15 artiklan soveltamisesta sekä siitä, saako kyseistä käytäntöä jatkaa.~~

~~3. Komissio osoittaa päätöksensä jäsenvaltioille sekä ilmoittaa siitä palvelun tarjoajalle, mikäli asia koskee tätä oikeudellisesti. Jokainen jäsenvaltio voi kuukauden kuluessa antaa komission päätöksen neuvoston käsiteltäväksi. Neuvosto voi kuukauden kuluessa tehdä määränemmistöllä komission päätöksestä poikkeavan päätöksen.~~

24 artikla

Suorituskyky- ja maksujärjestelmien noudattamisen tarkastelu

1. Komissio tarkastelee säännöllisesti, noudattavatko ilmaliikennepalvelujen tarjoajat ja jäsenvaltiot tapauksen mukaan 10–17 ja 19–22 artiklaa sekä 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä. Komissio toimii suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivaa virastoa ja kansallisia valvontaviranomaisia kuullen.

2. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto tutkii yhden tai useamman jäsenvaltion, kansallisen valvontaviranomaisen tai komission pyynnöstä kaikki väitetyt 1 kohdassa tarkoitetut vaatimustenvastaisuudet. Jos suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto saa viitteitä tällaisista vaatimustenvastaisuuksista, se voi käynnistää tutkimuksen omasta aloitteestaan. Sen on saatettava tutkinta päätökseen neljän kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta kuultuaan jäsenvaltiota, asianomaista kansallista valvontaviranomaista ja asianomaista nimettyä ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa. Suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiva virasto jakaa tutkimuksen tulokset asianomaisten jäsenvaltioiden, asianomaisten ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja komission kanssa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 41 artiklan 1 kohdan soveltamista.

3. Komissio voi antaa lausunnon siitä, ovatko jäsenvaltiot ja/tai ilmaliikennepalvelujen tarjoajat noudattaneet 10–17 ja 19–22 artiklaa ja 18 ja 23 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä, sekä antaa lausuntonsa tiedoksi sille jäsenvaltiolle tai niille jäsenvaltioille ja sille ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle, joita asia koskee.

↓ 550/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

2542 artikla

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ☒ ~~kirjanpidon~~ avoimuus ☒

1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on omistusjärjestelyistään ja ☒ tai oikeudellisista rakenteistaan ☒ riippumatta laadittava ja julkaistava ☒ vuosittain ☒ tilinpäätöksensä ~~sele~~ suoritetettava niitä koskeva riippumaton tilintarkastus. Tilinpäätösten on oltava yhteisön ☒ unionin ☒ käyttöön ottamien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IAS) mukaisia. Jos täydellinen vastaavuus kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa ei palvelujen ☒ lennonvarmistuspalvelujen ☒ tarjoajan oikeudellisen aseman vuoksi ole mahdollista, palvelujen tarjoajan on ~~pyrittävä~~ ☒ saavutettava ☒ mahdollisimman suurien vastaavuusteen. —Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on ~~joka tapauksessa~~ julkaistava vuosikertomus ja niiden ☒ tässä kohdassa tarkoitettu ☒ tilinpäätös on tarkastettava säännöllisesti.

↓ uusi

2. Kansallisilla valvontaviranomaisilla ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalla virastolla on oikeus tutustua niiden valvonnassa olevien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kirjanpitoon. Jäsenvaltiot voivat päättää myöntää muille valvontaviranomaisille oikeuden tutustua tähän kirjanpitoon.

↓ 1070/2009 2 artiklan 7 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

3. ~~Tarjotessaan palvelukokonaisuuksia~~ Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on ☒ sisäisessä kirjanpidossaan pidettävä erikseen kirjaa kustakin lennonvarmistuspalvelusta ☒ yksilöitävä ja ilmoitettava lennonvarmistuspalveluista johtuvat kulut ja tuotot, jotka on eriteltävä 14 artiklassa tarkoitetun lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmän mukaisesti, sekä laadittava tarvittaessa konsolidoitu tilinpäätös muista kuin lennonvarmistuspalveluista samalla tavalla kuin jos ☒ näitä ☒ kyseisiä palveluja tarjoaisivat ☒ suorittaisivat ☒ erilliset yritykset☒, jotta voidaan välttää syrjintä, ristikkäistuki ja kilpailun vääristyminen. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on myös pidettävä erillistä kirjanpitoa kaikista toiminnoista, jos ☒

uusi

- a) se tarjoaa 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti hankittuja lennonvarmistuspalveluja ja lennonvarmistuspalveluja, jotka eivät kuulu mainitun säännöksen soveltamisalaan;
- b) se tarjoaa lennonvarmistuspalveluja ja harjoittaa mitä tahansa muuta toimintaa, yhteinen tietopalvelu mukaan luettuna;
- c) se tarjoaa lennonvarmistuspalveluja unionissa ja kolmansissa maissa.

Lennonvarmistuspalvelujen määritetyt kustannukset, todelliset kustannukset ja lennonvarmistuspalveluista saatavat tulot on eriteltävä henkilöstökustannuksiin, muihin toimintakustannuksiin kuin henkilöstökustannuksiin, poistokustannuksiin, pääomakustannuksiin, suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle suoritetuista maksuista aiheutuneisiin kustannuksiin sekä poikkeuksellisiin kustannuksiin, ja nämä tiedot on asetettava julkisesti saataville, jollei luottamuksellisten tietojen suojasta muuta johdu.

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

550/2004

~~4. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus tutustua jäsenvaltioiden vastuualueeseen kuuluvassa ilmatilassa palveluja tarjoavien kirjanpitoaineistoon.~~

~~5. Jäsenvaltiot voivat soveltaa kansainvälisten tilinpäätösstandardien soveltamisesta 19 päivänä heinäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1606/2002⁵² 9 artiklan mukaisia siirtymäkauden säännöksiä tämän asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin.~~

1070/2009 2 artiklan 5 kohta

~~9-a artikla~~

~~Toiminnalliset ilmatilan lohkot~~

~~1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että toiminnalliset ilmatilan lohkot pannaan täytäntöön 4 päivään joulukuuta 2012 mennessä, jotta saavutetaan vaadittu ilmaliikenteen hallintaverkon kapasiteetti ja tehokkuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja jotta voitaisiin säilyttää korkea turvallisuustaso sekä parantaa lentoliikennejärjestelmän yleistä suorituskykyä ja vähentää ympäristövaikutuksia.~~

⁵²

~~EYVL L 243, 11.9.2002, s. 1.~~

~~3. Jäsenvaltioiden, erityisesti vierekkäisiä toiminnallisia ilmatilan lohkoja perustavien jäsenvaltioiden, on tehtävä kaikin mahdollisin tavoin yhteistyötä tämän säännöksen noudattamisen turvaamiseksi. Yhteistyöhön voivat tarvittaessa osallistua myös toiminnallisiin ilmatilan lohkoihin osallistuvat kolmannet maat.~~

~~2. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen on erityisesti:~~

~~a) saatava tukea turvallisuusarviosta;~~

~~b) mahdollistettava ilmatilan optimaalinen käyttö ilmaliikennevirrat huomioon ottaen;~~

~~c) varmistettava yhteensopivuus ilmatila-asetuksen 6 artiklan mukaisesti perustetun Euroopan reittiverkoston kanssa;~~

~~d) oltava kustannus-hyötyanalyysien mukaan perusteltuja kokonaislisäarvonsa kannalta, mukaan lukien teknisten keinojen ja henkilöstön paras mahdollinen hyödyntäminen;~~

~~e) varmistettava lennonjohtovastuun siirtäminen sujuvasti ja joustavasti ilmaliikennepalveluyksiköiden välillä;~~

~~f) varmistettava erilaisten ilmatilan rakenteiden yhteensopivuus, muun muassa optimoimalla nykyiset lentotiedotusalueet;~~

~~g) noudatettava ICAOn puitteissa tehtyjen alueellisten sopimusten ehtoja;~~

~~h) oltava tämän asetuksen voimaantulopäivänä voimassa olevien, etenkin kolmansien Euroopan maiden kanssa tehtyjen alueellisten sopimusten mukaisia; ja~~

~~i) edistettävä yhdenmukaisuutta yhteisön laajuisen suorituskäytävöitteiden kanssa.~~

~~3. Toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa kolmansien maiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa mistä tahansa kyseiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkoon sisältyvästä ilmatilan osasta.~~

~~Ennen komissiolle tehtävää ilmoitusta, joka koskee toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista, asianomaisen jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle, muille jäsenvaltioille ja muille tahoille, joita asia koskee, riittävät tiedot, jotta kyseiset tahot voivat esittää huomautuksia.~~

~~4. Jos toiminnallinen ilmatilan lohko käsittää ilmatilan, joka on kokonaan tai osittain kahden tai useamman jäsenvaltion vastuulla, kyseisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta tehdyssä sopimuksessa on oltava tarvittavat määräykset siitä, miten lohkoa voidaan muuttaa, ja siitä, miten jäsenvaltio voi vetäytyä kyseisestä lohkosta, siirtymäjärjestelyt mukaan luettuina.~~

~~5. Jos kahden tai useamman jäsenvaltion välillä ilmenee ongelmia niiden vastuulla olevaan ilmatilaan kuuluvan rajat ylittävän toiminnallisen ilmatilan lohkon suhteen, asianomaiset jäsenvaltiot yhdessä voivat pyytää asiasta yhtenäisen ilmatilan komitean lausuntoa. Lausunto osoitetaan asianomaisille jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden on otettava tämä lausunto huomioon ratkaisuun pääsemiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta 63 kohdan säännösten soveltamista.~~

~~6. Kun komissio on saanut jäsenvaltioiden ilmoitukset 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuista sopimuksista ja ilmoituksista, se arvioi, täyttääkö kukin toiminnallinen ilmatilan lohko 2 kohdassa säädetyt vaatimukset, ja esittää tulokset yhtenäisen ilmatilan komitean käsiteltäviksi. Jos komissio toteaa, että yksi tai useampi toiminnallinen ilmatilan lohko ei täytä vaatimuksia, se aloittaa vuoropuhelun asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, jotta päästäisiin yhteisymmärrykseen tilanteen korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.~~

~~7. Edellä 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuista sopimuksista ja ilmoituksista on ilmoitettava komissiolle, jotta ne voidaan julkaista Euroopan unionin virallisessa lehdessä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 6 kohdan soveltamista. Julkaisemisen yhteydessä on ilmoitettava asianomaisen päätöksen voimaantulopäivä.~~

~~8. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamisesta ja muuttamisesta laaditaan ohjeita 4 päivään joulukuuta 2010 mennessä puiteasetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa antavaa menettelyä noudattaen~~

~~9. Komissio antaa 4 päivään joulukuuta 2011 mennessä ja puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelu sääntelymenettelyä noudattaen täytäntöönpanosääntöjä tiedoista, jotka asianomaisen jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista ja muuttamista tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti.~~

~~9 b artikla~~

~~Toiminnallisten ilmatilan lohkojen järjestelmäkoordinaattori~~

~~1. Helpottaakseen toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamista komissio voi nimetä luonnollisen henkilön toiminnallisten ilmatilan lohkojen järjestelmäkoordinaattoriksi, jäljempänä 'koordinaattori'. Komissio toimii puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~2. Koordinaattorin on helpotettava kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa samaan toiminnalliseen ilmatilan lohkoon osallistuvien kolmansien maiden pyynnöstä vaikeuksien ratkaisemista niiden neuvotteluissa, jotta voidaan nopeuttaa toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamista, sanotun kuitenkin rajoittamatta 9 a artiklan 5 kohdan soveltamista. Koordinaattori toimii kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa samaan toiminnalliseen ilmatilan lohkoon osallistuvien kolmansien maiden toimeksiannon perusteella.~~

~~3. Koordinaattori toimii puolueettomasti erityisesti suhteessa jäsenvaltioihin, kolmansiin maihin, komissioon ja sidosryhmiin.~~

~~4. Koordinaattori ei saa luovuttaa tehtävänsä hoitaessaan saamiaan tietoja, paitsi jos asianomaiset jäsenvaltiot ja tarvittaessa kolmannet maat antavat hänelle siihen luvan.~~

~~5. Koordinaattori raportoi toiminnastaan komissiolle, yhtenäisen ilmatilan komitealle ja Euroopan parlamentille joka kolmas kuukausi nimeämisensä jälkeen. Kertomukseen on sisällyttävä yhteenveto neuvotteluista ja niiden tuloksista.~~

~~6. Koordinaattorin valtuutus päättyy, kun viimeinen toiminnallista ilmatilan lohkoa koskeva sopimus allekirjoitetaan, kuitenkin viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2012.~~

↓1070/2009 3 artiklan 6 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

IV LUKU

✧ VERKON HALLINTA ✧

266 artikla

✧ Verkkotoiminnot ✧ ~~Verkon hallinta ja suunnittelu~~

1. Ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnoilla on mahdollistettava ilmatilan optimaalinen käyttö ja varmistettava ilmatilan ja niukkojen resurssien kestävä ja tehokas käyttö. Niillä on myös varmistettava, että ilmatilan käyttäjät voivat valita halutun reitin ympäristön kannalta optimaalisen lentoradan siten, että ilmatila ja lennonvarmistuspalvelut ovat mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä. Jäljempänä 2 ja 3 kohdassa luetelluilla verkkotoiminnoilla on edistettävä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista, ja niiden on perustuttava operatiivisiin vaatimuksiin pyrittävä tukemaan aloitteita kansallisella tasolla ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla, ja ne on toteutettava tavalla, jossa otetaan huomioon sääntely ja operatiivisten tehtävien erottaminen toisistaan.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi komissio varmistaa erityisesti seuraavista tehtävistä huolehtimisen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisiin reitteihin ja ilmatilan rakenteisiin liittyviä jäsenvaltioiden vastuita. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin verkkotoimintoihin sisältyvät seuraavat:

a) Euroopan ilmatilan rakenteiden reittiverkoston suunnittelu ja hallinta;

b) ilmaliikennevirtojen säätely;

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

↓ uusi

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin verkkotoimintoihin sisältyvät myös seuraavat:

a) ilmatilan suunnittelun optimointi verkkoa varten ja ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegoinnin helpottaminen yhteistyössä ilmaliikennepalvelujen tarjoajien ja jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa;

b) verkon lennonjohtokapasiteetin käytön hallinta sitovan verkon operaatiosuunnitelman mukaisesti;

c) koordinointi ja tuki verkkokriisin tapauksessa;

d) ilmaliikennevirtojen säätely ja kapasiteetin hallinta;

e) Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin käyttöönoton täytäntöönpanotoimien suunnittelun, seurannan ja koordinoinnin hallinnointi Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti ottaen huomioon operatiiviset tarpeet ja niihin liittyvät toimintamenetelmät;

f) Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon infrastruktuurin toimivuuden seuranta.

↓ 1070/2009 3 artiklan 6 kohta
(mukautettu)

4. ~~Ensimmäisessä alakohdassa Edellä 2 ja 3 kohdassa mainittuihin tehtäviin~~ ☒ lueteltuihin toimintoihin ☒ ei liity laajakantoisista sitovista toimenpiteistä päättämistä tai poliittisen harkintavallan käyttöä. ~~Niissä on otettava huomioon kansallisella tasolla ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla tehdyt ehdotukset.~~ Ne on suoritettava yhteisymmärryksessä sotilasviranomaisten kanssa ilmatilan joustavaa käyttöä koskevien sovittujen menettelyjen mukaisesti.

↓ uusi

5. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 36 artiklan mukaisesti tämän asetuksen muuttamiseksi siten, että siihen lisätään muita kuin 2 ja 3 kohdassa lueteltuja toimintoja, jos se on tarpeen verkon toiminnan ja suorituskyvyn kannalta.

↓ 1070/2009 3 artiklan 6 kohta
(mukautettu)

27 artikla

☒ Verkon hallinnoija ☒

↓ uusi

1. Edellä 26 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi komissio varmistaa, tarvittaessa viraston tuella, että verkon hallinnoija myötävaikuttaa 26 artiklassa säädettyjen verkkotoimintojen toteuttamiseen suorittamalla 4 kohdassa tarkoitetut tehtävät.

↓ 1070/2009 3 artiklan 6 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

⇒ uusi

2. Komissio voi ~~yhtenäisen ilmatilan komiteaa kuultuaan ja 4 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosääntöjen mukaisesti antaa~~ ☒ nimittää ☒ Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen suorittavaksi ⇒ suorittamaan ⇐ ensimmäisessä alakohdassa mainittuihin tehtäviin liittyviä välttämättömiä tehtäviä ⇒ verkon hallinnoijan tehtävät ⇐ . Tätä varten komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Tällaiseen nimityspäätökseen on sisällyttävä nimityksen ehdot ja edellytykset, myös verkon hallinnoijan rahoituksen osalta.

3. ⇒ Verkon hallinnoijan ⇐ Nämä tehtävät on suoritettava ⇒ riippumattomasti, ⇐ puolueettomasti ja kustannustehokkaasti jäsenvaltioiden ja sidosryhmien puolesta. Niihin on sovellettava asianmukaista hallintotapaa, jossa tunnustetaan ☒ on tunnustettava ☒ palveluntarjonnan ja sääntelytehtävien erilliset vastualueet, ⇒ jos verkon hallinnoijaksi nimetyllä toimivaltaisella elimellä on myös sääntelytehtäviä. ⇐ ⇒ Verkon hallinnoijan on tehtäviään suorittaessaan otettava huomioon ⇐ koko ilmaliikenteen hallintaverkon tarpeet huomioon ottaen sekä siten, että turvataan ⇒ ja varmistettava ⇐ ilmatilan käyttäjien, ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ⇒ , lentoasemien pitäjiä ja sotilasvoimien ⇐ täysimittainen osallistuminen.

↓ uusi

4. Verkon hallinnoijan on edistettävä verkkotoimintojen toteuttamista tukitoimenpiteillä, joilla pyritään verkon turvalliseen ja tehokkaaseen suunnitteluun ja toimintaan tavanomaisissa ja kriisiolosuhteissa, sekä toimenpiteillä, joilla pyritään jatkuvasti parantamaan verkon toimintaa yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja verkon yleistä suorituskykyä erityisesti suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanon osalta. Verkon hallinnoijan toteuttamissa toimissa on otettava huomioon tarve integroida lentoasemat kaikilta osin verkkoon.

5. Verkon hallinnoijan on tehtävä tiivistä yhteistyötä suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston kanssa sen varmistamiseksi, että 10 artiklassa tarkoitetut suorituskykytavoitteet otetaan asianmukaisesti huomioon yksittäisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien suorituskapasiteetissa ja niistä sovitaan verkon hallinnoijan ja näiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välillä verkon operaatiosuunnitelmassa.

6. Verkon hallinnoijan on

a) päätettävä yksittäisistä toimenpiteistä verkkotoimintojen toteuttamiseksi sekä sitovan verkon operaatiosuunnitelman tehokkaan täytäntöönpanon ja sitovien suorituskykytavoitteiden saavuttamisen tukemiseksi;

b) annettava komissiolle neuvontaa ja suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivalle virastolle asiaankuuluvaa tietoa ilmaliikenteen hallinnan verkkoinfrastruktuurin Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesta käyttöönnotosta erityisesti verkkoon tarvittavien investointien määrittämiseksi.

7. Verkon hallinnoijan on käytettävä päätöksenteossaan yhteistyöhön perustuvaa päätöksenteon prosessia. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessin osapuolten on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä parantamaan verkon toimivuutta ja suorituskykyä. Yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon prosessilla on edistettävä verkon etua.

↓ 1070/2009 3 artiklan 6 kohta

~~3. Komissio voi lisätä tehtäviä 2 kohdassa olevaan luetteloon kuultuaan asianmukaisesti toimialan sidosryhmiä. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään puiteasetuksen 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

↓ uusi

8. Komissio vahvistaa 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt verkkotoimintojen toteuttamisesta, verkon hallinnoijan tehtävistä ja hallintotapamekanismeista, mukaan lukien päätöksentekoprosessit, sekä kriisinhallinnasta.

↓ 1070/2009 3 artiklan 6 kohta

~~4. Yksityiskohtaiset säännöt tässä artikkelissa tarkoitettujen toimenpiteiden täytäntöönpanosta, 6–9 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä lukuun ottamatta, annetaan puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen. Näissä täytäntöönpanosäännöissä otetaan huomioon erityisesti seuraavat seikat:~~

~~a) prosessien ja menettelyjen koordinointi ja yhdenmukaistaminen ilmaliikenteen taajuuksien hallinnan tehostamiseksi, mukaan luettuna periaatteiden ja perusteiden kehittäminen;~~

~~b) keskeinen tehtävä, jossa koordinoidaan taajuustarpeiden varhaista tunnistamista ja ratkaisemista Euroopan yleiselle ilmaliikenteelle varatuilla kaistoilla Euroopan ilmailuverkoston suunnittelun ja toiminnan tukemiseksi;~~

~~c) ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa määritellyt verkon muut tehtävät;~~

~~d) yksityiskohtaiset järjestelyt jäsenvaltioiden, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkonhallintatoiminnon väliseen yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoa varten 2 kohdassa tarkoitetuissa tehtävissä;~~

~~e) järjestelyt, joiden mukaisesti asianomaisia sidosryhmiä kuullaan päätöksentekoprosessissa sekä kansallisella että Euroopan tasolla; ja ja~~

~~f) verkonhallintatoiminnon ja kansallisten taajuuskoordinaattorien välinen tehtävien ja vastuiden jako Kansainvälisen televiestintäliiton yleiselle ilmaliikenteelle varaamien radiotaajuuksien puitteissa, jotta voidaan varmistaa, että kansalliset taajuuskoordinaattorit vastaavat edelleen taajuuksien myöntämisestä silloin, kun tällä ei ole vaikutusta verkkoon. Tapauksissa, jotka vaikuttavat verkkoon, kansallisten taajuuskoordinaattorien on tehtävä yhteistyötä verkonhallintatoiminnosta vastaavien tahojen kanssa, jotta taajuuksien käyttö voidaan optimoida.~~

9. Muista kuin 26 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista ilmatilan rakenteiden suunnitteluun liittyvistä näkökohdista vastaavat jäsenvaltiot. Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden on otettava huomioon ilmaliikenteen kysyntä, kausiluonteisuus sekä ilmaliikenteen ja suorituskypsyysuunnitelmien vaativuus. Näistä näkökohdista on ennen päätöksentekoa kuultava asianomaisia ilmatilan käyttäjiä tai tapauksen mukaan ryhmiä, jotka edustavat ilmatilan käyttäjiä ja sotilasviranomaisia.

~~5. Muista kuin 2 kohdassa tarkoitetuista ilmatilan suunnitteluun liittyvistä asioista päätetään kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Suunnitteluprosessissa on otettava huomioon liikenteen tarpeet ja liikennejärjestelyjen vaativuustaso sekä kansalliset tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat suorituskypsyysuunnitelmat, ja siinä on kuultava laajasti asianomaisia ilmatilan käyttäjiä tai ilmatilan käyttäjiä edustavia ryhmiä sekä tarvittaessa sotilasviranomaisia.~~

~~6. Jäsenvaltioiden on annettava ilmaliikennevirtojen säätely Eurocontrolin tai jonkin toisen puolueettoman ja toimivaltaisen elimen tehtäväksi edellyttäen, että asianmukaisista valvontamenettelyistä huolehditaan.~~

~~7. Ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevat täytäntöönpanosäännöt, tarvittavat valvontamenettelyt mukaan luettuina, laaditaan puiteasetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa antavaa menettelyä noudattaen ja annetaan puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen, jotta voidaan optimoida käytettävissä oleva ilmatilakapasiteetti ja parantaa ilmaliikennevirtojen säätelymenettelyjä. Näiden sääntöjen on perustuttava avoimuuteen ja tehokkuuteen, ja niillä on varmistettava, että kapasiteettia tarjotaan joustavasti ja oikea-aikaisesti ICAOn alueellisen lennonvarmistussuunnitelman Euroopan aluetta koskevan asiakirjan suositusten mukaisesti.~~

~~8. Ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevien täytäntöönpanosääntöjen on tuettava lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, lentoaseman pitäjiä ja ilmatilan käyttäjien operatiivisia päätöksiä, ja niiden on koskettava seuraavia aloja:~~

~~a) lennonsuunnittelu;~~

~~b) käytettävissä olevan ilmatilakapasiteetin käyttö kaikissa lennon vaiheissa, mukaan luettuna lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen; ja~~

~~c) reittien käyttö yleisessä ilmaliikenteessä, mukaan lukien~~

~~reititystä ja liikenteenohjausta koskevan yhtenäisen julkaisun laatiminen,~~

~~mahdolliset tavat johtaa yleinen ilmaliikenne pois ruuhkautuneilta alueilta, ja~~

~~ilmatilan käytön etuoikeusjärjestys yleisen ilmaliikenteen osalta erityisesti ruuhka- ja kriisiaikoina.~~

~~9. Komissio ottaa täytäntöönpanosääntöjä laatiessaan ja antaessaan tarvittaessa huomioon lentosuunnitelmien ja lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen keskinäisen yhdenmukaisuuden sekä tarvittavan koordinaation lähialueiden kesken, sanotun kuitenkin vaikuttamatta turvallisuuteen.~~

↕ uusi

28 artikla

Verkon hallinnoijan kirjanpidon avoimuus

1. Verkon hallinnoijan on laadittava, toimitettava ja julkaistava tilinpäätöksensä. Tilinpäätösten on oltava unionin hyväksymien kansainvälisten tilinpäätösstandardien mukaisia. Jos täydellinen vastaavuus kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa ei verkon hallinnoijan oikeudellisen aseman vuoksi ole mahdollista, verkon hallinnoijan on saavutettava mahdollisimman suuri vastaavuus.

2. Verkon hallinnoijan on julkaistava vuosikertomus, ja verkon hallinnoijasta on tehtävä säännöllisesti riippumaton tarkastus.

↓550/2004

10 artikla

Palveluntarjoajien väliset suhteet

~~1. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat käyttää muiden sellaisten palveluntarjoajien palveluja, joilla on yhteisössä annettu lupa.~~

~~2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on saatettava yhteistyösuhteensa kirjallisiksi sopimuksiksi tai vastaaviksi oikeudellisiksi järjestelyiksi, joissa eritellään kunkin palvelun tarjoajan täsmälliset velvoitteet ja niiden suorittamat tehtävät ja mahdollistetaan operatiivisten tietojen vaihto kaikkien palveluntarjoajien välillä yleisen ilmaliikenteen edellyttämässä laajuudessa. Tällaisista järjestelyistä on ilmoitettava asianomaiselle yhdelle tai useammalle kansalliselle valvontaviranomaiselle.~~

~~3. Tapauksissa, joihin liittyy ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen, edellytetään kyseisten jäsenvaltioiden hyväksyntää. Tapauksissa, joihin liittyy sääpalvelujen tarjoaminen, edellytetään kyseisten jäsenvaltioiden hyväksyntää, jos nämä ovat nimenneet sääpalvelujen tarjoajan yksinoikeudella 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.~~

↕ uusi

29 artikla

Suhteet sidosryhmiin

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on otettava käyttöön kuulemismenettelyt niiden ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien pitäjien, joita asia koskee, kuulemiseksi kaikista merkittävistä kysymyksistä, jotka liittyvät tarjottuihin palveluihin, mukaan lukien merkitykselliset muutokset ilmatilan rakenteisiin, tai strategisista investoinneista, joilla on merkittävää vaikutusta ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen ja/tai maksuihin. Ilmatilan käyttäjät on myös otettava mukaan strategisten investointisuunnitelmien hyväksymisprosessiin. Komissio hyväksyy toimenpiteitä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset

säännöt ilmatilan käyttäjien kuulemisesta ja osallistumisesta investointisuunnitelmien hyväksymiseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

↓1070/2009 2 artiklan 6 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

3011 artikla

Suhteet sotilasviranomaisiin

Jäsenvaltioiden on yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä ~~toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi~~ ☒ varmistettava ☒, että toimivaltaisten siviili- ja sotilasviranomaisten välillä laaditaan tai uusitaan kirjalliset sopimukset tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt määriteltyjen ilmatilan lohkojen hallinnasta ⇒, sekä ilmoitettava niistä komissiolle ⇐.

↓550/2004

13 artikla

Tietojen saatavuus ja tietosuojat

~~1. Asiaankuuluvat operatiiviset tiedot on yleisen ilmaliikenteen edellyttämässä laajuudessa vaihdettava reaaliaikaisesti kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien välillä siten, että niiden operatiivisia tarpeita tuetaan. Tietoja voidaan käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.~~

~~2. Asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä syrjimättä asianmukaisille viranomaisille, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen oikeuttavan luvan haltijoille, ilmatilan käyttäjille ja lentokentille. Luvanvaraisten palvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien on vahvistettava muiden kuin 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien operatiivisten tietojensa käyttöä koskevat vakioehdot. Kansallisten valvontaviranomaisten on hyväksyttävä tällaiset vakioehdot. Näitä ehtoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan tarvittaessa puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

↓ uusi

31 artikla

Yleistä ilmaliikennettä koskevien operatiivisten tietojen saatavuus ja käyttöoikeus

1. Kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien ja verkon hallinnoijan on yleisen ilmaliikenteen osalta asetettava asiaankuuluvat operatiiviset tiedot reaaliaikaisesti saataville, syrjimättömästi ja turvallisuus- tai puolustuspoliittisia etuja vaarantamatta, myös rajat ylittävästi ja unionin laajuisesti. Näiden tietojen on oltava

sertifioitujen tai ilmoitettujen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta todistetusti kiinnostuneiden tahojen, ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien sekä verkon hallinnoijan käytettävissä. Tietoja saa käyttää ainoastaan operatiivisiin tarkoituksiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua palvelusta perittävien hintojen on perustuttava tietojen saataville asettamisesta aiheutuviin marginaalikustannuksiin.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien operatiivisten tietojen käyttöoikeus on myönnettävä turvallisuusvalvonnasta, suorituskyvyn valvonnasta ja verkon valvonnasta vastaaville viranomaisille, virasto mukaan luettuna.

4. Komissio voi vahvistaa yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat tietojen asettamista saataville ja niiden 1 ja 3 kohdan mukaista saatavuutta, sekä menetelmät 2 kohdassa tarkoitettujen hintojen vahvistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

↓ 551/2004 (mukautettu)

III LUKU

ILMATILAN RAKENNE ☒, YHTEENTOIMIVUUS JA TEKNOLOGINEN INNOVOINTI ☒

↓ 1070/2009 3 artiklan 2 kohta

3 artikla

Yhtenäinen ylempi eurooppalainen lentotiedotusalue

1. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot pyrkivät perustamaan yhtenäisen ylemmän eurooppalaisen lentotiedotusalueen (European Upper Flight Information Region, EUIR) ja saamaan sille ICAOn tunnustamisen. Tätä varten komissio antaa yhteisön toimivaltaan kuuluvien asioiden osalta neuvostolle suosituksen perustamissopimuksen 300 artiklan mukaisesti viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011.

2. EUIR suunnitellaan siten, että se kattaa 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden vastuulla olevan ilmatilan, ja siihen voi myös kuulua kolmansien Euroopan maiden ilmatilaa.

3. EUIR:n perustaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden velvollisuuteen nimetä ilmaliikennepalvelujen tarjoajat niiden vastuulla olevaa ilmatilaa varten palveluntarjontaasetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

4. Jäsenvaltiot ovat edelleen vastuussa ICAO:lle sellaisten ylempien lentotiedotusalueiden ja lentotiedotusalueiden maantieteellisissä rajoissa, joista niillä on ollut ICAOn antama vastuu tämän asetuksen voimaantulopäivänä.

↓ 1070/2009 3 artiklan 3 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

323a artikla

Elektroniset ilmailutiedot

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

~~2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi komissio:~~

~~a) varmistaa, että yhteisön laajuiseksi jakelukanavaksi kehitetään yhteinen elektroninen lennonneuvontaportaali, johon asianomaisilla sidosryhmillä on rajoittamaton pääsy. Tämä portaali kokoaa yhteen esimerkiksi ilmailutiedotuksia, ilmaliikennepalvelutoimiston (ATS) tietoja, säätietoja ja ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevia tietoja;~~

~~tukee ilmailutiedotuksen tarjonnan uudenaikaistamista ja yhdenmukaistamista mahdollisimman laajasti ja tiiviissä yhteistyössä Eurocontrolin ja ICAOn kanssa. 3. Komissio antaa yksityiskohtaiset säännöt tämän artiklan soveltamisesta puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.~~

↓ 1070/2009 3 artiklan 4 kohta

4 artikla

Lentosäännöt ja ilmatilan luokitus

~~Komissio antaa puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen täytäntöönpanosääntöjä, joiden tarkoituksena on:~~

~~a) antaa lentosääntöjä koskevia aiheellisia säännöksiä ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen perusteella;~~

~~b) yhdenmukaistaa ICAOn ilmatilaluokituksen soveltaminen tarvittavin muutoksin, jotta voidaan varmistaa turvallisten ja tehokkaiden ilmaliikennepalvelujen tarjonnan saumattomuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.~~

↓ 551/2004 (mukautettu)

~~III LUKU~~

~~ILMATILAN JOUSTAVA KÄYTTÖ YHTENÄISESSÄ EUROOPPALAISessa ILMATILASSA~~

↓ 551/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

33~~7~~ artikla

Ilmatilan joustava käyttö

1. Jäsenvaltioiden on niiden vastuulle kuuluvien sotilaallisten näkökohtien järjestäminen huomioon ottaen huolehdittava ICAO:n määrittelemän ja Eurocontrolin kehittämän ilmatilan joustavan käytön periaatteen ~~yhdenmukaisesta~~ soveltamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn helpottamiseksi osana yhteistä liikennepolitiikkaa ⇒ ja yhdenmukaisesti Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman kanssa ⇐.
2. Jäsenvaltioiden on esitettävä komissiolle vuosittain kertomus ilmatilan joustavan käytön periaatteen soveltamisesta osana yhteistä liikennepolitiikkaa niiden vastuulla olevan ilmatilan osalta.
3. Jos ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan periaatteen soveltamisen vahvistaminen ja yhdenmukaistaminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on erityisesti jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten johdosta tarpeen, ☒ komissio hyväksyy toimenpiteitä yhteisen liikennepolitiikan puitteissa ☒ ~~yhteiseen liikennepolitiikkaan liittyvät täytäntöönpanosäännöt~~ ☒ Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ☒ ~~annetaan puiteasetuksen 8 artiklassa~~ 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua ☒ tarkastelumenettelyä ☒ noudattaen.

↓ uusi

34 artikla

SESARin koordinointi

Yksiköiden, jotka vastaavat unionin lainsäädännössä vahvistetuista tehtävistä SESARin määrittelyvaiheen, SESARin kehittämisvaiheen ja SESARin käyttöönottovaiheen koordinoinnissa, on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen tehokkaan koordinoinnin näiden kolmen vaiheen välillä, jotta siirtyminen niiden välillä olisi saumatonta ja oikea-aikaista.

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

~~15-a artikla~~

~~Yhteiset hankkeet~~

~~1. Ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman onnistunutta toteuttamista voidaan edistää yhteisten hankkeiden avulla. Tällaisten hankkeiden on lisäksi tuettava tämän asetuksen tavoitteita, jotta voidaan ensisijaisia turvallisuustavoitteita noudattaen parantaa Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskkyä keskeisen tärkeillä osa-alueilla, kuten kapasiteetti, toiminta- ja kustannustehokkuus sekä kestävyys ympäristön kannalta.~~

~~2. Komissio voi puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen laatia ohjeita siitä, millä tavoin tällaisten hankkeiden avulla voidaan tukea ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteuttamista. Ohjeiden soveltaminen ei rajoita järjestelyjä, jotka koskevat tällaisten hankkeiden käyttöönottoa toiminnallisen ilmatilan lohkon osalta kyseisten lohkojen osapuolten sopimalla tavalla.~~

~~3. Komissio voi puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen myös päättää käynnistää yhteisiä hankkeita sellaisia verkkoihin liittyviä toimintoja varten, jotka ovat erityisen tärkeitä ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleisen suorituskvyn parantamiseksi Euroopassa. Tällaisiin yhteisiin hankkeisiin voidaan myöntää yhteisön rahoitusta monivuotisen rahoituskehiksen rajoissa. Tätä varten komissio toteuttaa riippumattoman kustannus-hyötyanalyysin ja kuulee asianmukaisesti jäsenvaltioita ja asianomaisia sidosryhmiä puiteasetuksen 10 artiklan mukaisesti sekä selvittää kaikki asianmukaiset keinot hankkeiden käyttöönoton rahoittamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa päättää taloudellisten resurssiensa käytöstä. Yhteisten hankkeiden käyttöönoton tukikelpoiset kustannukset rahoitetaan avoimuus- ja syrjimättömyysperiaatteiden mukaisesti.~~

35 artikla

Yhteiset hankkeet

1. Komissio voi perustaa yhteisiä hankkeita, joilla toteutetaan olennaisia toiminnallisia muutoksia, joilla on Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa määritelty olevan koko verkon laajuinen vaikutus.

2. Komissio voi myös perustaa hallintomekanismeja yhteisiä hankkeita ja niiden täytäntöönpanoa varten.

3. Yhteisiin hankkeisiin voi saada unionin rahoitusta. Tätä varten komissio toteuttaa 10 artiklan mukaisesti riippumattoman kustannus-hyötyanalyysin ja kuulee asianmukaisesti jäsenvaltioita ja asianomaisia sidosryhmiä sekä selvittää kaikki aiheelliset keinot hankkeiden toteutuksen rahoittamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa päättää taloudellisten resurssiensa käytöstä.

4. Komissio vahvistaa 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut yhteiset hankkeet ja hallintomekanismit täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 37 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

↓551/2004

~~8 artikla~~

~~Tilapäinen keskeyttäminen~~

~~1. Tapauksissa, joissa 7 artiklan soveltaminen aiheuttaa merkittäviä toiminnallisia vaikeuksia, jäsenvaltiot voivat tilapäisesti keskeyttää sen soveltamisen sillä edellytyksellä, että ne ilmoittavat siitä viipymättä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.~~

~~2. Tilapäisen keskeytyksen käyttöönoton seurauksena voidaan 7 artiklan 3 kohdan nojalla annettuja sääntöjä mukauttaa kyseessä olevan yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan osalta puiteasetuksen 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

~~IV VI~~ LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

↓ 1070/2009 2 artiklan 11 kohta

~~17 artikla~~

~~Liitteiden tarkistaminen~~

~~Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa liitteiden muita kuin keskeisiä osia tekniikan tai toimintojen kehittymisen huomioon ottamiseksi, hyväksytään puiteasetuksen 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittevää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~Erittäin kiireellisissä tapauksissa komissio voi soveltaa puiteasetuksen 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua kiireellistä menettelyä.~~

↓ uusi

~~36 artikla~~

~~Siirretyn säädösvallan käyttäminen~~

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen julkaisupäivästä] seitsemän vuoden ajaksi 6 ja 26 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri

toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 ja 26 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevan 6 ja 26 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

↓ 549/2004 (mukautettu)

⇒ uusi

375 artikla

Komiteamenettely

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

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan ~~päätöksen 1999/468/EY~~ ⇒ asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⇐ ~~3 ja 7~~ ⇒ 4 ⇐ artiklassa säädettyä menettelyä ~~ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan ~~päätöksen 1999/468/EY~~ ⇒ asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⇐ ~~5 ja 7~~ artiklassa säädettyä menettelyä ~~ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

~~Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan yhdeksi kuukaudeksi.~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 4 kohta

~~4. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1-4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

~~5. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1, 2, 4 ja 6 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

3810 artikla

☒ Sidosryhmien kuuleminen ☒

↓ uusi

1. Jäsenvaltioiden, kansallisten valvontaviranomaisten, viraston – niin suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiessaan kuin muutoinkin – ja verkon hallinnoijan on tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä tehtäviään hoitaessaan otettava käyttöön kuulemismenettelyt sidosryhmien asianmukaista kuulemista varten.

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

2. Komissio perustaa yhteisön tason kuulemismenettelyn ☒ tällaisen menettelyn unionin tasolla, ☒ ⇒ jotta voidaan tarvittaessa toteuttaa kuulemisia tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä asioista ⇐. ☒ Komission ☒ päätöksellä 98/500/EY perustettu alakohtainen neuvottelukomitea osallistuu kuulemismenettelyyn. ~~3. Sidosryhmiä on kuultava erityisesti uusien ratkaisujen ja tekniikoiden kehittämisestä ja käyttöönotosta Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkossa.~~ ⇒ Kun 3 kohdan e alakohdan soveltamiseksi edellytetään sotilaallisiin näkökohtiin liittyvää kuulemistä, komissio kuulee jäsenvaltioiden lisäksi Euroopan puolustusvirastoa ja muita jäsenvaltioiden nimeämiä toimivaltaisia sotilasasiantuntijoita. ⇐

3. Sidosryhmiä voivat olla:

a) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ⇒ tai näitä edustavat asianomaiset ryhmät ⇐ 15

↓ uusi

b) verkon hallinnoija;

↓1070/2009 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

- c) lentoasemien pitäjät ☐ tai näitä edustavat asianomaiset ryhmät ☐ ;
- d) ~~asianomaiset~~ ilmatilan käyttäjät tai ~~ilmatilan käyttäjiä~~ ☒ näitä ☒ edustavat asianomaiset ryhmät;
- e) ☒ sotilasvoimat ☒ ~~sotilasviranomaiset~~ ;
- f) laitteiden ja järjestelmien valmistajat; ja
- g) henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt;

↓ uusi

h) asiaankuuluvat valtiosta riippumattomat järjestöt.

↓1070/2009 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

~~6 artikla~~

~~Toimialan neuvoa-antava elin~~

~~Komitean ja Eurocontrolin roolia rajoittamatta komissio perustaa toimialan neuvoa-antavan elimen, johon kuuluu lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoaseman pitäjien, laitevalmistajien sekä henkilökuntaa edustavien ammatillisten järjestöjen edustajia. Kyseisen elimen tehtävänä on ainoastaan avustaa komissiota yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa.~~

~~39Z artikla~~

~~Suhteet kolmansiin Euroopan maihin~~

↓1070/2009 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

⇒ uusi

~~Yhteisön~~ ☒ Unionin ☒ ja sen jäsenvaltioiden tavoitteena on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ulottaminen Euroopan unioniin kuulumattomiin maihin ja sen tukeminen. Tätä varten ne pyrkivät ulottamaan ☒ yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ☒ ~~tämän asetuksen soveltamisen ja 3 artiklassa tarkoitetut toimenpiteet~~ koskemaan Euroopan unioniin kuulumattomia naapurimaita, ~~joko~~ kyseisten maiden kanssa tehtävien sopimusten ~~tai~~

toiminnallisista ilmatilan lohkoista tehtävien sopimusten puitteissa. ⇒ Lisäksi ne pyrkivät tekemään yhteistyötä näiden maiden kanssa joko verkkotoimintoja koskevien sopimusten puitteissa tai unionin ja Eurocontrolin välillä ilmaliikenteen hallinnan yleiseurooppalaisen ulottuvuuden lujittamiseksi tehdyn tehostetun yhteistyön yleistä kehystä koskevan sopimuksen puitteissa. ⇐

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta

~~8 artikla~~

~~Täytäntöönpanosäännöt~~

~~1. Komissio voi antaa täytäntöönpanosääntöjen laatimista varten Eurocontrolille tai tarvittaessa muulle elimelle toimeksiantoja, joissa määritellään suoritettavat tehtävät ja niiden aikataulu ja otetaan huomioon tässä asetuksessa säädetyt määräajat. Komissio toimii 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa antavaa menettelyä noudattaen.~~

~~2. Jos komissio aikoo antaa toimeksiannon 1 kohdan mukaisesti, se pyrkii hyödyntämään mahdollisimman hyvin nykyisiä järjestelyjä kaikkien asianosaisten kuulemiseksi ja niiden osallistumisen varmistamiseksi, jos kyseiset menetelmät täyttävät komission avoimuusvaatimukset ja kuulemismenettelyille asetettavat vaatimukset eivätkä ne ole ristiriidassa komission institutionaalisten velvoitteiden kanssa.~~

↓ uusi

40 artikla

Muiden elinten tuki

Komissio voi tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi pyytää tukea muilta elimiltä.

↓ 1070/2009 2 artiklan 1 kohta

~~Article 4~~

~~Turvallisuusvaatimukset~~

~~Komissio antaa puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen täytäntöönpanosääntöjä, joihin sisältyvät tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien Eurocontrolin turvallisuusvaatimusten (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, ESARR) ja niihin tehtyjen muutosten asiaankuuluvat määräykset tarvittavine mukautuksineen.~~

↓ 550/2004 (mukautettu)

~~IV LUKU~~

~~LOPPUSÄÄNNÖKSET~~

↓ 1070/2009 2 artiklan 11 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

~~4118~~ artikla

Luottamuksellisuus

1. Kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toimivat kansalliset valvontaviranomaiset, ~~ja~~ komissio ⇒ ,virasto – niin suorituskyvyn tarkastuselimenä toimiessaan kuin muutoinkin – ja verkon hallinnoija ⇐ eivät saa ilmaista luonteeltaan luottamuksellisia tietoja, erityisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, niiden liikesuhteita tai niiden kustannusperustan osatekijöitä koskevia tietoja.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltaminen ei rajoita kansallisten valvontaviranomaisten, ~~tai~~ komission ⇒ tai suorituskyvyn tarkastuselimenä toimivan viraston ⇐ oikeutta ilmaista tietoja, jos niiden ilmaiseminen on olennaisen tärkeää kyseisten viranomaisten tehtävien suorittamiselle, mutta tietojen ilmaisemisen on tällöin oltava oikeasuhteista ja siinä on otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien tai muiden asianomaisten sidosryhmien oikeutetut edut ~~liikesalaisuuksiensa~~ ☒ kaupallisesti arkaluonteisten tietojen ☒ suojaamisessa.

3. Edellä ~~14~~ ⇒ 19–24 ⇐ artiklassa tarkoitetun maksujärjestelmän mukaisesti toimitetut tiedot ⇒, erityisesti nimettyjen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien määritettyjen kustannusten, toteutuneiden kustannusten ja tulojen osalta, ⇐ on julkistettava.

↓ 1070/2009 1 artiklan 5 kohta

(mukautettu)

⇒ uusi

~~942~~ artikla

Seuraamukset

~~Seuraamusten, joita~~ Jäsenvaltioiden on säädettävä ☒ säännöistä, jotka koskevat ☒ tämän asetuksen ⇒ ja sen perusteella annettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten säännösten rikkomisesta asetettavia seuraamuksia ⇐ erityisesti ~~3 artiklassa tarkoitettuja toimenpiteitä rikkojille~~ ilmatilan käyttäjille ⇒, lentoasemien pitäjille ⇐ ja ☒ lennonvarmistuspalvelujen ☒ palvelujen tarjoajille ⇒, sekä toteutettava kaikki tarvittavat

toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten ⇨ on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

↓549/2004

12 artikla

Valvonta, seuranta ja vaikutusten arviointimenetelmät

1. Seuranta, valvonta ja vaikutusten arviointimenetelmät perustuvat jäsenvaltioiden vuosittain antamiin kertomuksiin tämän asetuksen ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti toteutetuista toimista.

↓ 1070/2009 1 artiklan 6 kohdan a alakohta

2. Komissio arvioi tämän asetuksen sekä sen 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamista säännöllisin väliajoin ja antaa siitä ensimmäisen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 4 päivään kesäkuuta 2011 mennessä ja sen jälkeen kunkin 11 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitetun viiteajanjakson lopussa. Komissio voi perustelluissa tapauksissa tässä tarkoituksessa pyytää jäsenvaltioilta lisätietoja niiden kertomusten lisäksi, jotka ne antavat tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti.

↓549/2004

3. Komissio pyytää komitealta lausunnon 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten laatimista varten.

↓1070/2009 1 artiklan 6 kohdan b alakohta

4. Kertomuksiin on sisällyttävä arvio tämän asetuksen soveltamiseksi toteutetuilla toimenpiteillä saavutetuista tuloksista, mukaan luettuina tarvittavat tiedot alan kehittymisestä, etenkin taloudellisten, sosiaalisten, ympäristöön ja työllisyyteen liittyvien ja teknologisten näkökohtien osalta, sekä palvelujen laadusta; näitä tietoja on tarkasteltava suhteessa alkuperäisiin tavoitteisiin ja tuleviin tarpeisiin.

↓ uusi

43 artikla

Arviointi

1. Komissio tekee arvioinnin tämän asetuksen soveltamisesta vuoteen 2030 mennessä. Jos se on tätä varten perusteltua, komissio voi pyytää jäsenvaltioilta tämän asetuksen soveltamiseen liittyviä tietoja.

2. Komissio toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Arvioinnin tulokset asetetaan julkisesti saataville.

↓ 1070/2009 2 artiklan 12 kohta
(mukautettu)

~~18 a~~ artikla

Uudelleentarkastelu

~~Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2012 tutkimuksen, jossa arvioidaan, millaisia oikeudellisia, turvallisuuteen liittyviä, teollisia, taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia markkinaperiaatteiden soveltamisella on viestintä, suunnistus, valvonta ja ilmoitustiedotuspalvelujen tarjoamiseen, olemassa oleviin tai vaihtoehtoisin organisaatioperiaatteisiin verrattuna ja ottaen huomioon toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja saatavilla olevan teknologian kehittymisen.~~

↓ 551/2004 (mukautettu)

~~IV~~ LUKU

~~L~~OPPUSÄÄNNÖKSET

~~10~~ artikla

Uudelleentarkastelu

~~Puiteasetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun määräaikaistarkistuksen yhteydessä komissio viimeistelee tutkimuksen siitä, millä edellytyksillä 3, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettuja periaatteita voidaan tulevaisuudessa soveltaa alailmatilaan.~~

~~Tutkimuksen tulosten ja saavutetun edistyksen perusteella komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2006 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen sekä tarvittaessa ehdotuksen näiden periaatteiden soveltamisen laajentamisesta alailmatilaan tai mahdollisista muista toimenpiteistä. Jos tällaista soveltamisalan laajentamista pidetään tarpeellisenä, sitä koskevat päätökset olisi pyrittävä tekemään ennen 31 päivää joulukuuta 2009.~~

↓ 549/2004 (mukautettu)

~~13~~ 44 artikla

Suojalauseke

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

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

↓ 1070/2009 1 artiklan 7 kohta

~~13 a artikla~~

~~Euroopan lentoturvallisuusvirasto~~

~~Pannessaan täytäntöön tätä asetusta ja asetuksia (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 sekä yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008⁵³ jäsenvaltiot ja komissio koordinoivat toimintansa asianmukaisesti Euroopan lentoturvallisuusviraston kanssa kukin tässä asetuksessa säädetyn toimivaltansa mukaan varmistaakseen, että kaikki turvallisuusnäkökohdat otetaan riittävästi huomioon.~~



45 artikla

Kumoaminen

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

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

⁵³

~~EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.~~

↓ 550/2004 (mukautettu)

~~4619~~ artikla

Voimaantulo ☒ ja soveltaminen ☒

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

~~2. Sen 7 ja 8 artikla tulevat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua siitä, kun 6 artiklassa tarkoitetut yhteiset vaatimukset on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.~~

↓ uusi

2. Sen 3 artiklan 3 kohtaa sovelletaan [...] päivästä [...]kuuta [...] [*Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä – 48 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta*].

Sen 10 ja 24 artiklaa sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2023. Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklaa ja asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 artiklaa sekä niiden perusteella hyväksytyjä täytäntöönpanosäädöksiä sovelletaan kuitenkin edelleen kolmatta viitejaksoa koskevien suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien täytäntöönpanoon.

Tämän asetuksen 26 artiklan 3 kohtaa ja 32 artiklaa sovelletaan verkon hallinnoijaan alkaen päivästä, jona kyseiset säännökset sisältävän, tämän asetuksen voimaantulon jälkeen 27 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyn nimityspäätöksen soveltaminen alkaa.

↓ 550/2004

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja