



Briuselis, 2020 09 22
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo

(nauja redakcija)

(tekstas svarbus EEE)

{SWD(2020) 187 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Bendro Europos dangaus (BED) iniciatyva siekiama pagerinti bendrą Europos oro erdvės organizavimo ir valdymo efektyvumą, reformuojant oro navigacijos paslaugas (ONP) teikiančių sektorių. Ją plėtojant priimti du išsamūs teisės nuostatų rinkiniai – BED I ir BED II, kuriuos sudarė keturi reglamentai¹.

Nuo 2004 m. ir 2009 m., kai buvo atitinkamai priimti BED I ir BED II, įgyta patirtis rodo, kad Bendro Europos dangaus iniciatyvos principai ir bendra kryptis yra pagrįsti ir turėtų būti išlaikyti. Tačiau, nepaisant šios teisės aktų bazės, oro eismo valdymo (OEV) sąnaudos tebėra didelės ir niekaip nepavyksta panaikinti vėlavimų, dėl kurių kenčia aplinka. Tokia padėtis susiklostė dėl ribotų pajėgumų ir oro eismo valdymo neveiksmingumo, dėl kurio net ir įprastomis sąlygomis susidaro spūstys. Akivaizdu, kad tikslai, užsibrėžti, kai Bendro Europos dangaus iniciatyva buvo tik sukurta, per numatytą laikotarpį nebuvo iki galo įgyvendinti.

Todėl šiuo iš dalies pakeistu pasiūlymu siekiama ne tik pašalinti aplinkai žalingus oro eismo valdymo trūkumus, bet ir sustiprinti naudingus jo aspektus, pvz., suaktyvinti duomenų paslaugų teikimą ir paskatas, kurios gali realiai pagerinti padėtį ir padėti sumažinti aviacijos aplinkosauginį pėdsaką.

Pirminį Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo pasiūlymą (naują redakciją), kuris įvardijamas santrumpa BED 2+, Komisija priėmė 2013 m. birželio 11 d. Juo buvo siekiama paspartinti oro navigacijos paslaugų reformos įgyvendinimą nenukrypstant nuo jos pradinių tikslų ir principų.

Per tą laiką aviacijos sektorius toliau plėtėsi – nuo pasiūlymo priėmimo iki 2020 m. pradžios, o tiksliau visą pastarąjį dešimtmetį, vystėsi technologijos ir tolydžio augo bendras eismas. Ištikus COVID-19 pandemijai eismas staigiai sumažėjo – tai parodė, kad Bendro Europos dangaus struktūra nepakankamai atspari, nes paslaugų teikimo beveik neįmanoma pritaikyti prie eismo pokyčių. Pasikeitė ir politinės aplinkybės. Visų pirma priimtas Paryžiaus susitarimas, kuriame numatyta, kad aviacija turi prisidėti prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (turint omenyje, kad kol kas išmetamų teršalų kiekis nuolat sparčiai didėja). 2019 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė komunikatą dėl Europos žaliojo kurso, kuriuo siekiama iki 2050 m. neutralizuoti anglies dioksido poveikį ir 90 % sumažinti transporto išmetamųjų

¹ Pagrindų reglamentas (Reglamentas (EB) Nr. 549/2004), nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą; Paslaugų teikimo reglamentas (Reglamentas (EB) Nr. 550/2004), susijęs su oro navigacijos paslaugų teikimu bendrame Europos danguje; Oro erdvės reglamentas (Reglamentas (EB) Nr. 551/2004), susijęs su bendru Europos dangaus oro erdvės organizavimu ir naudojimu; Sąveikos reglamentas (Reglamentas (EB) Nr. 552/2004), susijęs su Europos oro eismo valdymo tinklo sąveika.

Pirminės tų reglamentų redakcijos sudarė rinkinį BED I. Visų keturių reglamentų pakeitimai padaryti Reglamentu (EB) Nr. 1070/2009, kuris vadinamas BED II.

Tuo tarpu Reglamentas (EB) Nr. 552/2004 buvo panaikintas Reglamentu (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, kai kurias nuostatas paliekant galioti pereinamuoju laikotarpiu.

teršalų kiekį. Pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo BED 2+ turėtų būti atnaujintas atsižvelgiant į šiuos pokyčius.

Kad sektorius galėtų geriau išnaudoti savo ekonominį potencialą veikdamas tvariau, būtina numatyti peržiūrą, kuri padėtų užtikrinti, kad oro navigacijos paslaugos būtų teikiamos lanksčiau, derinantis prie šiandieninių ir būsimų veiklos aplinkybių. Siūlomomis taisyklėmis turėtų būti sudarytos sąlygos pajėgumus greitai ir veiksmingai pritaikyti prie didėjančios ar mažėjančios paklausos ir kintančių geografinių poreikių. Tai taip pat padėtų siekti Europos žaliojo kurso tikslų, konkrečiai vieno svarbiausių užmojų – sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamo CO₂ kiekį. Reikiamam išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimui pasiekti pasitelkta įvairių priemonių, bet daugelis iš jų vaisių duos tik po tam tikro laiko. Visgi laiku peržiūrėjus BED sistemą ir pradėjus taikyti naujas taisykles, pirmieji realūs CO₂ kiekio mažinimo rezultatai gali pasimatyti jau 2025 m. pradžioje.

Be to kad reikia atlikti bendrą peržiūrą, konkrečios BED 2+ pasiūlymo keitimo priežastys, be kita ko, yra šios:

- tekstas turi būti supaprastintas ir suderintas su atitinkamais Sąjungos teisės aktais, kurie įsigaliojo po to, kai sustojo derybos dėl pirminio 2013 m. BED 2+ pasiūlymo²;
- atsižvelgiant į suinteresuotųjų subjektų nuomonę ir įgytą patirtį, taip pat į atitinkamas neseniai parengtų ataskaitų ir atliktų tyrimų išvadas³ reikia pakoreguoti kai kurias apibrėžtis ir taisykles;
- būtų tikslinga atsižvelgti ir į Kompetentingų asmenų grupės ataskaitoje dėl Bendro Europos dangaus ateities⁴ pateiktas rekomendacijas;
- tas pats pasakytina ir apie rekomendacijas, parengtas pagal Europos Parlamento bandomąjį projektą dėl būsimos Europos oro erdvės struktūros ir Europos Audito Rūmų ataskaitas;
- taip pat svarbu atsižvelgti į naujausius technologinės aviacijos sektoriaus plėtros pasiekimus ir Europos žaliajame kurse pareikštus įsipareigojimus mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.

Nepaisant įvairių pakeitimų, šiuo iš dalies pakeistu pasiūlymu siekiama tų pačių 2013 m. BED 2+ pasiūlymo tikslų, nors kai kuriais atvejais ir skirtingomis priemonėmis. Kai kuriais atvejais sprendimai, atitinkantys 2013 m. poveikio vertinime nurodytas tinkamiausias galimybes, buvo palikti, tačiau dalis sprendimų buvo atnaujinta atsižvelgiant į pokyčius sektoriuje. Pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 4 skirsnyje pakeitimai išsamiai aprašomi ir pateikiama juos pagrindžianti informacija.

Kadangi poveikio vertinime išdėstyti pagrindiniai tikslai ir tinkamiausios galimybės iš esmės išlieka tie patys, mažai tikėtina, kad čia siūlomų taisyklių ekonominis, aplinkosauginis ar socialinis poveikis labai skirsis nuo pirminio BED 2+ pasiūlymo poveikio. Todėl naujo šio iš

² Visų pirma Reglamentu (ES) 2018/1139.

³ Žr. pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento III priedą.

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>

dalies pakeisto pasiūlymo poveikio vertinimo, išskyrus minėtame Komisijos tarnybų darbiname dokumente pateiktą analizę, atlikti nebūtina.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Komisija 2015 m. Europos aviacijos strategijoje⁵ ragino teisėkūros institucijas skubiai priimti BED 2+ pasiūlymu pristatomą reglamentą. To pasiūlymo pakeitimas visiškai atitinka Komisijos bendrą šios politikos srities strategiją ir visų pirma turėtų paspartinti su šiuo teisėkūros dokumentu susijusių pažangą.

Bendro Europos dangaus teisės aktai yra glaudžiai susiję su aviacijos saugą reglamentuojančių Sąjungos teisės aktų baze ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (EASA) (toliau – Agentūra) patikėtomis užduotimis⁶. Šiuo pasiūlymu, *inter alia*, siekiama supaprastinti teisės aktus panaikinant tam tikrą galiojančių taisyklių dubliavimąsi ir Bendro Europos dangaus teisės aktus suderinti su EASA pagrindiniu reglamentu.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Komisijos komunikate dėl Europos žaliojo kurso pažymėta, kad geresnės BED taisyklės padėtų daugiau sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamo CO₂ kiekį. Patobulinus taisykles visų pirma smarkiai sumažėtų spūstys, todėl būtų galima dažniau naudotis tiesioginiais maršrutais. Į pasiūlymą taip pat įtraukti svarbūs elementai, kuriais siekiama stiprinti dar dvi Komisijos prioritetines sritis – skaitmeninimą ir vidaus rinką.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis siūlomų pakeitimų pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalimi Sąjungai suteikiama teisė imtis veiksmų šioje pasidalijamajai kompetencijai priklausančioje srityje.

Konkrečiau, oro eismo valdymui nuo 2004 m. taikomos Sąjungos teisės nuostatos, kurių pačios valstybės narės keisti negali. Dėl savo turinio ir pobūdžio oro eismo valdymas daro poveikį visos Europos Sąjungos oro erdvei, o tarpvalstybinis asmenų, prekių, paslaugų ir kapitalo judėjimas yra neatskiriamas nuo aviacijos ir dėl to su juo susijusius klausimus spręsti veiksmingiausia Sąjungos lygmeniu.

Siekiant sumažinti Europos oro erdvės susiskaidymą ir taip sudaryti sąlygas veiksmingesniam valdymui, kuris leistų visapusiškai spręsti pajėgumų trūkumo problemą ir taip padėtų kovoti

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

⁶ Reglamentas (ES) 2018/1139.

su vėlavimais ir dėl jų atsirandančia papildoma tarša, būtina imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina jo tikslams pasiekti. Jame daugiausia dėmesio skiriama elementams, kurie pagrindžiami įvairiomis nuomonėmis, išvardytomis pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento III priede.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pirminis pasiūlymas buvo iš dalies pakeisti galiojančius reglamentus aiškumo sumetimais sujungiant juos į vieną naujos redakcijos reglamentą. Šis požiūris neprarado pagrįstumo ir turėtų būti naudojama ta pati priemonė – naujos redakcijos reglamentas, – padarant būtinus turinio pakeitimus.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Manoma, kad pradinį 2013 m. pasiūlymą pagrindžiančio poveikio vertinimo [SWD (2013) 206 *final*] pakanka ir naujas nėra būtinas, nes pagrindiniai tikslai ir tinkamiausios galimybės iš esmės nepasikeitė, o siūlomo teksto ekonominis, aplinkosauginis ir socialinis poveikis neturėtų labai skirtis nuo poveikio, kurio tikėtasi iš pirminio BED 2+ pasiūlymo.

Tačiau prie šio iš dalies pakeisto pasiūlymo pridedamame Komisijos tarnybų darbiname dokumente [įrašyti nuorodą] pateikiami papildomi įrodymai ir analizė, visų pirma susiję su tinkamiausių 2013 m. galimybių įgyvendinimo sprendimų atnaujinimu. Šie atnaujinimai atspindi pokyčius sektoriuje ir naujas ar iš dalies pakeistas nustatytų tikslų įgyvendinimo priemones. Papildomi elementai grindžiami įvairiomis per pastaruosius metus surinktomis nuomonėmis. 2017 m. Europos Audito Rūmai paskelbė specialią ataskaitą dėl Bendro Europos dangaus, kurioje pateiktos rekomendacijos Komisijai. 2019 m. savo ankstesnę analizę jie papildė kita specialia ataskaita dėl oro eismo valdymo modernizavimo ES reglamentavimo. Ataskaitoje pateikiamos rekomendacijos Komisijai – į jas arba tiesiogiai atsižvelgiama šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme arba galės būti atsižvelgiama pagal galiojančius arba siūlomus įgaliojimus priimsimuose Komisijos aktuose.

2019 m. įsteigta iš penkiolikos žymių šios srities ekspertų sudaryta Kompetentingų asmenų grupė, kurios tikslas – įvertinti dabartinę padėtį ir būsimus oro eismo valdymo poreikius ES. Po kelis mėnesius klausymų forma vykusių konsultacijų su visais atitinkamą veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais Kompetentingų asmenų grupė 2019 m. balandžio mėn. paskelbė ataskaitą dėl Bendro Europos dangaus ateities, kurioje išreiškė savo bendrą nuomonę ir pateikė dešimt rekomendacijų⁷. Tuo pačiu metu Europos Parlamentas užsakė bandomąjį projektą dėl būsimos Europos oro erdvės struktūros, po kurio 2019 m.

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>

kovo mėn. taip pat parengta ataskaita. Suomijai pirmininkaujant Europos Sąjungos Tarybai, 2019 m. rugsėjo mėn. surengta aukšto lygio konferencija dėl Bendro Europos dangaus ateities, po kurios pasirašyta bendra suinteresuotųjų subjektų deklaracija, kurioje Europos institucijos raginamos supaprastinti reguliavimo sistemą ir institucinę struktūrą, kad būtų patenkinti dabartiniai ir būsimi Europos oro eismo valdymo poreikiai, ir užtikrinti, kad reguliavimas atitiktų paskirtį.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių iš dalies pakeisto pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Kaip ir anksčiau, siūloma dabartinius BED reglamentus sujungti į vieną reglamentą, o tam reikėjo padaryti tam tikrų pakeitimų. Naująją priemonę sudaro šeši skyriai:

- I skyrius. Bendrosios nuostatos
- II skyrius. Nacionalinės priežiūros institucijos
- III skyrius. Paslaugų teikimas
- IV skyrius. Tinklo valdymas
- V skyrius. Oro erdvė, sąveikumas ir technologinės inovacijos
- VI skyrius. Baigiamosios nuostatos

Atsižvelgiant į tai, siūloma išbraukti elementus, kurie dubliuojasi su Reglamento (ES) 2018/1139 nuostatomis. Be to, kai kurie elementai lygiagrečiai iš dalies keičiami ir Reglamente (ES) 2018/1139, siekiant tinkamai suderinti abu reglamentus. Reglamentas (EB) Nr. 552/2004 panaikintas Reglamentu (ES) 2018/1139 ir šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme į jį nebeatsižvelgiama. Tačiau Bendro Europos dangaus sąveikumo tikslas paliktas.

Nacionalinės priežiūros institucijos (3, 4 ir 5 straipsniai, kurie turi būti skaitomi kartu su Reglamento (ES) 2018/1139 nauju 114i straipsniu, išdėstytu atskirame tuo pačiu metu pateiktame pasiūlyme⁸)

Vienas iš pagrindinių poveikio vertinime nurodytų poreikių yra stiprinti nacionalines priežiūros institucijas – ne tik jų nepriklausomumą ir kompetenciją, bet ir jų išteklius. Todėl 3 straipsnyje apibūdinamas reikalaujamas institucijų nepriklausomumo nuo paslaugų teikėjų, kurių veiklos priežiūrą jos turi vykdyti, ir nuo bet kokio kito viešo ar privataus subjekto lygis. Kad būtų galima taikyti siūlomą tvarką, kai kuriose valstybėse narėse reikia išankstinės administracinės reorganizacijos, todėl taip pat siūloma šiuo tikslu numatyti 48 mėnesių pereinamąjį laikotarpį (46 straipsnio 2 dalies projektas). Be to, nustatyti tikslesni reikalavimai, susiję su įdarbinamų darbuotojų, visų pirma už strateginius sprendimus atsakingų asmenų, kompetencija ir nepriklausomumu. Tuo pačiu tikslu 20 straipsnio projekte, susijusiame su

⁸ COM(2020) 577.

„rinkliavoms apskaičiuoti naudojama sąnaudų bazė“, kaip vienas iš tinkamų finansuoti elementų aiškiai nurodomos oro eismo paslaugų teikėjų patiriamos sąnaudos, susijusios su nacionalinių priežiūros institucijų vykdoma tų paslaugų teikėjų priežiūros ir sertifikavimo veikla. Šia taisykle sudaroma galimybė tinkamai finansuoti nacionalines kompetentingas institucijas taikant atitinkamas rinkliavas.

Inter alia, siekiant pagerinti institucijų bendradarbiavimą, gilinant patirtį ir plėtojant geriausią praktiką, siūloma įsteigti tinkamą nacionalinių priežiūros institucijų forumą – veiklos rezultatų apžvalgos patariamąją tarybą (žr. Reglamento (ES) 2018/1139 naujų 114a ir 114i straipsnių projektus).

Siūloma aiškiai atskirti nacionalinių priežiūros institucijų, kompetentingų spręsti su Bendru Europos dangumi susijusius klausimus, ir aviacijos saugos srityje, kuriai taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, nacionalinių kompetentingų institucijų užduotis. Pirmesniosios turėtų būti atsakingos už ekonominį sertifikavimą, susijusį su oro navigacijos paslaugoms teikti būtinomis finansinėmis sąlygomis, už oro navigacijos paslaugų pirkimo stebėseną, taip pat už veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos taikymą. Antrosios lieka atsakingos už saugos sertifikavimą ir priežiūrą bei kitas Reglamente (ES) 2018/1139 aprašytas užduotis.

Ekonominis oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimas ir oro eismo paslaugų teikėjų skyrimas (6 ir 7 straipsniai)

Su sauga susijusiam oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimui ir priežiūrai taikomas Reglamentas (EB) 2018/1139. Be pagal jį reikalaujamo pažymėjimo, oro navigacijos paslaugų teikimui dar taikomi ir tam tikri finansinio tvirtumo, atsakomybės ir draudimo reikalavimai. Šiuo tikslu siūloma įvesti nacionalinių priežiūros institucijų išduodamą ekonominę pažymą.

Iš dalies pakeistame pasiūlyme taip pat nustatyta, kad oro eismo paslaugų teikėjai skiriami ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui. Taip siekiama užtikrinti, kad paskyrimas būtų periodiškai peržiūrimas.

Ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugos (RNS), oro navigacijos informacijos paslaugos (ONI), oro eismo duomenų paslaugos (OED), meteorologijos paslaugos (MET) ir terminalo oro eismo paslaugos (8 straipsnis)

Teikiant paslaugas, kuriomis remiamos oro eismo paslaugos, galima padidinti išlaidų efektyvumą, taip pat tikimasi, kad jos suteiks daugiau lankstumo ir skatins inovacijas. Šiuos galimus patobulinimus būtų galima įgyvendinti teikiant paslaugas rinkos sąlygomis, su kuriomis tos paslaugos suderinamos pagal savo pobūdį. Todėl siūloma Reglamento (EB) Nr. 550/2004 9 straipsnį pakeisti taisykle, susijusia su ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų, oro navigacijos informacijos paslaugų, oro eismo duomenų paslaugų, meteorologijos paslaugų ir terminalo oro eismo paslaugų teikimu rinkos sąlygomis.

Oro eismo paslaugų, kurios laikomos savaime monopolinio pobūdžio, srityje ir toliau iš esmės galios reikalavimas, kad konkretų teikėją skirtų atsakingos institucijos. Tačiau spręsti, ar pirkti ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugas, oro navigacijos informacijos paslaugas, oro eismo duomenų paslaugas ir meteorologijos paslaugas, turėtų būti leista oro eismo paslaugų teikėjams. Kalbant apie terminalo oro eismo paslaugas, dėl tokių paslaugų pirkimo

aerodromui valdyti tais atvejais, kai jų pirkimas leistų padidinti ekonominį efektyvumą ir būtų naudingas oro erdvės naudotojams, sprendžia oro uosto operatoriai. Laikantis tos pačios sąlygos, valstybėms narėms reikėtų suteikti galimybę leisti pirkti prieigų skrydžių valdymo paslaugas.

Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas ir išvengti diskriminacijos, kryžminio subsidijavimo ir konkurencijos iškraipymo, maršruto paslaugos organizaciniu požiūriu turėtų būti atskirtos nuo kitų oro navigacijos paslaugų.

Bendros informacijos paslaugos (9 straipsnis)

Šio iš dalies pakeisto pasiūlymo 9 straipsnyje pateikiamos nuostatos dėl bendrų informacijos paslaugų, kurių reikia siekiant sudaryti sąlygas saugiam bepiločių orlaivių (dronų) eismo valdymui. Straipsnis suderintas su naujausiais reguliavimo pakeitimais, susijusiais su bepiločių orlaivių naudojimu. Siekiant apriboti bepiločių orlaivių eismo valdymo sąnaudas, siūloma reguliuoti tokių paslaugų kainas.

Veiklos rezultatų sistema, rinkliavų sistema ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga (10–25 straipsniai)

Ekonominis reguliavimas turėtų būti sustiprintas ir veiksmingesnis. Šiuo tikslu siūloma paskirtiems oro eismo paslaugų teikėjams patikėti užduotį patiems parengti ir kompetentingai institucijai tvirtinti pateikti savo veiklos rezultatų planus. Priklausomai nuo atvejo, ta institucija gali būti veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (VRAĮ) funkcijas atliekanti Agentūra arba nacionalinė priežiūros institucija.

Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos funkcijos, kurių valdymo taisyklės nustatytos pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1139, sudarytos taip, kad atitinkamus sprendimus būtų galima priimti remiantis reikiama praktine patirtimi ir nepriklausomai. Siūlomomis finansavimo taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad Agentūrai būtų suteikti reikiami ištekliai. Siekiant proceso ekonomijos, siūloma, kad VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros priimtiems sprendimams būtų galima taikyti apeliacinę procedūrą, kurioje galėtų dalyvauti susijusios šalys.

Šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme nustatomos atitinkamos VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros ir nacionalinių priežiūros institucijų pareigos, susijusios su veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimu. Visų pirma VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra yra atsakinga už sąnaudų paskirstymo maršruto ir terminalo paslaugoms vertinimą ir tvirtinimą, taip pat už maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų vertinimą ir tvirtinimą. Nacionalinės priežiūros institucijos yra atsakingos už terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų vertinimą ir tvirtinimą. Šiuo tikslu abiejų rūšių paslaugas teikiantys paskirti oro eismo paslaugų teikėjai turi pateikti atskirus maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų planus.

Siūlomos rinkliavų sistemos sąlygos suderintos su šiuo nauju požiūriu. Be to, siekiant visų pirma paremti aplinkosauginio veiksmingumo didinimą ir paslaugų kokybės gerinimą siūloma nustatyti rinkliavų moduliavimo Sąjungos lygmeniu mechanizmus.

Galiausiai siūloma į oro navigacijos paslaugų teikėjų apskaitos skaidrumo taisykles įtraukti tam tikrus reikalavimus (25 straipsnis). Jais ketinama padėti užkirsti kelią kryžminiam

subsidijavimui ir su juo susijusiems iškraipymams. Šia taisykle visų pirma turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos taikyti 8 ir 9 straipsnius.

Funkciniai oro erdvės blokai

Iš dalies pakeistame pasiūlyme nebėra nuostatų, susijusių su funkciniais oro erdvės blokais. Tačiau tai neužkirs kelio valstybėms narėms funkcinis oro erdvės blokus išlaikyti arba sukurti, jei tai bus laikoma naudinga. Tokių taisyklių nebuvimas taip pat nekludys oro navigacijos paslaugų teikėjams lanksčiai bendradarbiauti.

Tinklo valdymas (26, 27 ir 28 straipsniai)

26 straipsnyje išvardytos tinklo funkcijos ir nustatyti jų tikslai. 27 straipsnyje nustatomas tinklo valdytojo, kuris turi prisidėti prie tinklo funkcijų vykdymo, vaidmuo ir išdėstomos nuostatos dėl tinklo valdytojo paskyrimo, jo užduočių ir jo taikomų sprendimų priėmimo procesų.

Tinklo funkcijoms siūloma taikyti tam tikras veiklos rezultatų sistemos taisykles (16 straipsnis).

Pagal 28 straipsnį tinklo valdytojas turi skelbti savo finansines ataskaitas, o jo veiklos auditą atlieka nepriklausomi auditoriai.

Duomenų teikimas ir galimybė susipažinti su jais (31 straipsnis)

Siūloma iš dalies pakeisti su šiuo klausimu susijusias taisykles (taip pat ir nustatytąsias pirminiame pasiūlyme), kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos teikti oro eismo duomenų paslaugas tarpvalstybinėje ir visos Sąjungos rinkoje. Be to, 31 straipsnio projekto nuostatomis užtikrinama, kad nauji duomenų rinkos dalyviai turėtų prieigą prie atitinkamų veiklos duomenų dar prieš sertifikavimą. Siekiant užkirsti kelią kryžminiam subsidijavimui ir dviguboms rinkliavoms, siūloma nustatyti tinkamus kainų nustatymo principus.

Lankstus oro erdvės naudojimas (33 straipsnis)

33 straipsnis atitinka didžiąją dalį Reglamento (EB) Nr. 551/2004 7 straipsnio, juo atsakomybė už lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo užtikrinimą toliau priskiriama valstybėms narėms. Tačiau juo taip pat reikalaujama, kad ši koncepcija būtų taikoma laikantis Europos oro eismo valdymo (OEV) pagrindinio plano. 33 straipsniu papildomas Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytas pagrindinis reikalavimas, pagal kurį oro erdvės valdymu turi būti siekiama, kad lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija būtų taikoma vienodai.

Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) koordinavimas (34 straipsnis)

34 straipsnyje reikalaujama, kad atitinkami subjektai bendradarbiautų siekiant užtikrinti veiksmingą įvairių SESAR projekto etapų veiklos koordinavimą.

• Pakeitimai, palyginti su 1 punkte nurodytu pradiniu pasiūlymu

Šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme padaryti pakeitimai, palyginti su 1 punkte nurodytu pasiūlymu:

Konstatuojamosios dalys

1) 1 konstatuojamoji dalis supaprastinta ir suformuluota taip:

„Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004⁹, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004¹⁰ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004¹¹ buvo iš esmės keičiami. Kadangi tuos reglamentus reikia keisti dar kartą, dėl aiškumo jie turėtų būti išdėstyti nauja redakcija;“.

2) 2 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

3) 3 konstatuojamoji dalis tampa 2 konstatuojamąja dalimi ir joje daromi šie pakeitimai:

a) nuoroda į Reglamentą (EB) Nr. 552/2004¹² papildoma žodžiais „Europos Parlamento ir Tarybos“;

b) nenumeruota konstatuojamoji dalis po 3 konstatuojamosios dalies tampa antruoju 2 konstatuojamosios dalies sakiniu ir performuluojama taip:

„Priėmus antrąjį rinkinį, būtent Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1070/2009¹³, Bendro Europos dangaus iniciatyva dar labiau sutvirtinta įvedant veiklos rezultatų sistemos ir tinklo valdytojo sąvokas, kad būtų dar labiau pagerintas Europos OEV tinklo veikimas.“;

c) įterpiamas naujas trečiasis sakiny:

„Reglamentas (EB) Nr. 552/2004 buvo panaikintas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1139, nes OEV sistemų, sudedamųjų dalių ir procedūrų sąveikumui užtikrinti būtinos taisyklės įtrauktos į tą reglamentą;“.

4) Įterpiama nauja 3 konstatuojamoji dalis:

„kad būtų atsižvelgta į pakeitimus, padarytus Reglamentu (ES) 2018/1139, šio reglamento turinį reikia suderinti su Reglamentu (ES) 2018/1139 turiniu;“.

5) 6 konstatuojamoji dalis performuluojama taip:

„tuo pačiu metu siekiant pagerinti oro eismo saugos standartus ir visos OEV ir oro navigacijos paslaugų (ONP) veiklos, skirtos bendram oro eismui Europoje, rezultatus, reikia atsižvelgti į žmogiškąjį faktorių. Todėl valstybės narės turėtų išlaikyti „sąžiningumo kultūros“ principus. Turėtų būti atsižvelgta į Bendro Europos dangaus iniciatyvos socialinių klausimų ekspertų grupės nuomones ir rekomendacijas¹⁴;“.

6) Įterpiama nauja 7 konstatuojamoji dalis:

„OEV aplinkosauginio veiksmingumo pagerinimais tiesiogiai prisidedama ir prie Paryžiaus susitarime dėl klimato kaitos bei Komisijos Europos žaliajame kurse iškelto tikslų siekimo, visų pirma mažinant aviacijos išmetamų teršalų kieki;“.

⁹ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

¹⁰ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

¹¹ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

¹² 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 26).

¹³ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009, iš dalies keičiantis reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas (OL L 300, 2009 11 14, p. 34).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

7) 7 konstatuojamoji dalis tampa 8 konstatuojamąja dalimi ir performuluojuama taip:

„2004 m. valstybės narės priėmė bendrą pareiškimą dėl karinių klausimų, susijusių su Bendru Europos dangumi. Pagal šį pareiškimą valstybės narės visų pirma turėtų padidinti civilinį – karinį bendradarbiavimą ir, jei reikia ir tiek, kiek reikia valstybėms narėms, palengvinti jų ginkluotųjų pajėgų bendradarbiavimą visais oro eismo valdymo klausimais;“.

8) 8 konstatuojamoji dalis tampa 9 konstatuojamąja dalimi, o 9 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

9) 10 konstatuojamosios dalies paskutinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Tai neturėtų trukdyti nacionalinei priežiūros institucijai būti reguliavimo institucijos, kurios kompetencija apima kelis reguliuojamus sektorius, dalimi, jei ta reguliavimo institucija atitinka nepriklausomumo reikalavimus, ar būti organizaciniu požiūriu sujungta su nacionaline konkurencijos institucija;“.

10) Įtraukiama nauja 11 konstatuojamoji dalis:

„nacionalinių priežiūros institucijų finansavimas turėtų užtikrinti jų nepriklausomumą ir galimybę joms veikti vadovaujantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principais. Tinkamos darbuotojų skyrimo procedūros turėtų padėti užtikrinti nacionalinių priežiūros institucijų nepriklausomumą, visų pirma užtikrinant, kad už strateginius sprendimus atsakingus asmenis skirtų viešosios valdžios institucija, neturinti tiesioginių nuosavybės teisių į oro navigacijos paslaugų teikėjus;“.

11) 11 konstatuojamoji dalis tampa 12 konstatuojamąja dalimi, o jos pirmas sakinyss performuluojuamas taip:

„nacionalinės priežiūros institucijos atlieka svarbų vaidmenį įgyvendinant Bendro Europos dangaus iniciatyvą, todėl jos turėtų bendradarbiauti tarpusavyje, kad būtų galima keistis informacija apie jų darbą ir sprendimų priėmimo principus, pažangiąja patirtimi ir procedūromis, taip pat susijusiomis su šio reglamento taikymu, ir formuoti bendrą požiūrį, be kita ko, glaudžiau bendradarbiaujant regionų lygmeniu.“

12) 12 konstatuojamoji dalis tampa 43 konstatuojamąja dalimi.

13) 13 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

14) Įtraukiamos naujos 13 ir 14 konstatuojamosios dalys:

„(13) oro eismo paslaugų teikėjų bendradarbiavimas yra svarbi Europos OEV sistemos veiklos rezultatų gerinimo priemonė ir turėtų būti skatinamas. Valstybės narės turėtų galėti kurti bendradarbiavimo mechanizmus neapsiribodamos iš anksto nustatytais bendradarbiavimo formomis ir geografiniais rajonais;

(14) oro navigacijos paslaugų teikėjų saugos sertifikavimą ir priežiūrą vykdo nacionalinės kompetentingos institucijos arba Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) pagal Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytus reikalavimus ir procesus. Norintiems teikti oro navigacijos paslaugas reikia nustatyti papildomus su finansiniu tvirtumu, atsakomybe ir draudimu susijusius reikalavimus ir reikalauti ekonominės pažymos. Oro navigacijos paslaugų teikėjas paslaugas turėtų galėti teikti paslaugas Sąjungoje tik jei turi ir saugos pažymėjimą, ir ekonominę pažymą;“.

15) 14 konstatuojamoji dalis tampa 15 konstatuojamąja dalimi.

16) Įterpiamos naujos 16–33 konstatuojamosios dalys:

„(16) išimties tvarka teikiamos oro eismo paslaugos turėtų būti skiriamos ir joms turėtų būti taikomi būtinieji viešojo intereso reikalavimai;

(17) oro eismo paslaugų teikėjai arba oro uostų operatoriai turėtų galėti nuspręsti ryšio, navigacijos ir stebėjimo paslaugas (RNS), oro navigacijos informacijos paslaugas (ONI), oro eismo duomenų paslaugas (OED), meteorologijos paslaugas (MET) arba terminalo oro eismo paslaugas pirkti rinkos sąlygomis, nedarant poveikio saugos reikalavimų taikymui, jei nustato, kad toks pirkimas yra ekonomiškai naudingas. Tikimasi, kad tokio pirkimo galimybė suteiks daugiau lankstumo ir skatins paslaugų inovacijas, nedarant poveikio specialiesiems kariškių poreikiams, susijusiems su konfidencialumu, sąveikumu, sistemos atsparumu, prieiga prie duomenų ir OEV saugumu;

(18) kai terminalo oro eismo paslaugos perkamos, joms neturėtų būti taikoma nei šiame reglamente nustatyta rinkliavų sistema, nei su tos sistemos taikymu susijusi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB¹⁵ 1 straipsnio 4 dalis;

(19) maršruto oro eismo paslaugų teikimas organizaciniu požiūriu turi būti atskirtas nuo RNS, ONI, OED, MET ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo, įskaitant apskaitos atskyrimą, kad būtų užtikrintas skaidrumas ir išvengta diskriminavimo, kryžminio subsidijavimo ir konkurencijos iškraipymo;

(20) kai taikytina, oro navigacijos paslaugų pirkimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES¹⁶ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES¹⁷. Nacionalinės priežiūros institucijos turėtų užtikrinti, kad būtų įvykdyti oro navigacijos paslaugų pirkimo reikalavimai;

(21) bepiločių orlaivių eismui valdyti reikia galimybės naudotis bendromis informacijos paslaugomis. Siekiant apriboti tokio eismo valdymo sąnaudas, bendrų informacijos paslaugų kainos turėtų būti grindžiamos sąnaudomis ir tinkamu pelno antkainiu ir jas turėtų tvirtinti nacionalinės priežiūros institucijos. Kad būtų galima teikti paslaugą, reikiamus duomenis turėtų teikti oro navigacijos paslaugų teikėjai;

(22) veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema siekiama oro navigacijos paslaugas, teikiamas kitomis nei rinkos sąlygomis, padaryti ekonomiškesnes ir skatinti gerinti paslaugos kokybę, ir tuo tikslu į jas turėtų būti įtrauktos aktualios ir tinkamos paskatos. Siekiant šio tikslo veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema neturėtų būti taikomos paslaugoms, teikiamoms rinkos sąlygomis;

(23) siekiant kuo didesnio efektyvumo, būtina priežiūra, susijusi su veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema, turėtų būti nukreipta į pačius paskirtus oro eismo paslaugų teikėjus;

(24) priežiūros, susijusios su veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema, pareigos turėtų būti tinkamai paskirstytos;

¹⁵ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11).

¹⁶ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

¹⁷ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

(25) atsižvelgiant į maršruto oro eismo paslaugų teikimui būdingus tarpvalstybinius ir tinklo aspektus ir į tai, kad dėl šių aspektų veiklos rezultatai turi būti vertinami pagal Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius, už maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių vertinimą ir tvirtinimą turėtų būti atsakinga Sąjungos įstaiga, kurios sprendimus teismine tvarka peržiūri apeliacinė institucija ir galiausiai Teisingumo Teismas. Siekiant užtikrinti, kad užduotys būtų vykdomos kvalifikuotai ir užtikrinant būtiną nepriklausomumą, ta Sąjungos įstaiga turėtų būti veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (VRAI) funkcijas atliekanti Agentūra, veikianti pagal specialias Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatytas valdymo taisykles. Atsižvelgiant į tai, kad žino vietos aplinkybes, būtinas terminalo oro navigacijos paslaugoms vertinti, geriausiai žino nacionalinės priežiūros institucijos, jos turėtų būti atsakingos už terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir veiklos rezultatų tikslų vertinimą ir tvirtinimą. Sąnaudų paskirstymas maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms sudaro vieną abiejų rūšių paslaugoms aktualią operaciją, todėl jį turėtų prižiūrėti VRAI funkcijas atliekanti Agentūra;

(26) maršruto ir terminalo navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai turėtų derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti tam tikrus kokybės kriterijus, kad būtų kuo labiau užtikrinta, kad nustatyti rodikliai būtų efektyviai pasiekti. Vertinimo procedūra turėtų užtikrinti, kad trūkumai būtų greitai pašalinti;

(27) atsižvelgiant į specifinį tinklo funkcijų pobūdį, jų veiklos rezultatams turėtų būti taikomi specialūs kriterijai. Tinklo funkcijoms neturėtų būti taikomi tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai;

(28) rinkliavų sistema turėtų būti grindžiama principu, kad oro erdvės naudotojai turėtų sumokėti gautų paslaugų teikimo išlaidas ir kad turėtų būti atsižvelgiama tik į tas tokioms paslaugoms priskirtinas išlaidas, kurios nėra padengiamos kitaip. Su tinklo valdytoju susijusios sąnaudos turėtų būti įtrauktos į nustatytąsias sąnaudas, kurias galima įtraukti į oro erdvės naudotojams taikomas rinkliavas. Rinkliavomis turėtų būti skatinama oro navigacijos paslaugas teikti saugiai, efektyviai, veiksmingai ir tvariai, kad būtų užtikrintas aukštas saugos lygis bei didelis ekonominis efektyvumas ir pasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai; be to, jos turėtų skatinti paslaugas teikti integruotai ir kartu padėti mažinti aviacijos poveikį aplinkai;

(29) atsižvelgiant į tarpvalstybinį aviacijos pobūdį, Sąjungos lygmeniu turėtų būti nustatyti rinkliavų moduliavimo mechanizmai aplinkosauginiam veiksmingumui ir paslaugos kokybei gerinti, ypač daugiau panaudojant tvarius alternatyviuosius degalus, didinant pajėgumą ir mažinant vėlavimus, kartu išlaikant optimalų saugos lygį. Nacionalinės priežiūros institucijos taip pat turėtų turėti galimybę nustatyti su terminalo paslaugomis susijusius mechanizmus vietos lygmeniu;

(30) siekiant skatinti oro erdvės naudotojus skristi trumpiausiu maršrutu, visų pirma oro eismo spūsčių metu, turėtų būti galima nustatyti bendrą vienetinį tarifą už maršruto paslaugas visoje Bendro Europos dangaus oro erdvėje. Tokio bendro vienetinio tarifo nustatymas neturėtų daryti poveikio oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms;

(31) turėtų būti numatyta oro navigacijos paslaugų teikėjų apskaitos skaidrumo nuostata kaip viena iš kryžminio subsidijavimo ir iškraipymų prevencijos priemonių;

(32) OEV tinklo funkcijos turėtų prisidėti prie tvaraus oro transporto sistemos vystymosi ir padėti siekti Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių. Jos turėtų užtikrinti tvary,

našų ir aplinkos apsaugos požiūriu optimalų oro erdvės ir ribotų išteklių naudojimą, atspindėti veiklos poreikius plėtoti Europos OEV tinklo infrastruktūrą ir teikti paramą įvykus tinklo krizei. Tam tikras su šių funkcijų vykdymu susijusias užduotis turėtų atlikti tinklo valdytojas, o jo veiksmai turėtų apimti visus susijusius suinteresuotuosius subjektus;

(33) tinklo valdytojui priimant sprendimus bendro sprendimų priėmimo procese turi būti vadovaujamas tinklo interesais. Todėl bendro sprendimų priėmimo proceso dalyviai turėtų veikti kuo labiau siekdami pagerinti tinklo veikimą ir veiklos rezultatus. Bendro sprendimų priėmimo proceso procedūromis turėtų būti propaguojami tinklo interesai ir jos turi būti tokios, kad klausimai būtų išsprendžiami ir kai įmanoma pasiekiamas sutarimas;“.

17) 15 konstatuojamoji dalis tampa 39 konstatuojamąja dalimi ir performuluojama taip:

„bendrų projektų koncepcija turėtų būti siekiama laiku, koordinuotai ir suderintai įgyvendinti Europos OEV pagrindiniame plane nurodytus esminius veiklos pokyčius, paveiksiančius visą tinklą. Komisijai turėtų būti pavesta atlikti finansavimo siekiant paspartinti SESAR projekto diegimą sąnaudų ir naudos analizę;“.

18) 16 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

19) 17 konstatuojamoji dalis tampa 37 konstatuojamąja dalimi ir performuluojama taip:

„oro erdvė saugiai ir efektyviai gali būti naudojama tik glaudžiai bendradarbiaujant civiliniams ir kariniams oro erdvės naudotojams, o praktiškai tai daugiausia grindžiama lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) nustatyto veiksmingu civilinių ir karinių skrydžių koordinavimu. Siekiant užtikrinti, kad ši koncepcija būtų taikoma, reikėtų nustatyti taisykles, o Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti priemones, kuriomis užtikrinamas didesnis suderinimas;“.

20) 18 konstatuojamoji dalis tampa 35 konstatuojamąja dalimi ir performuluojama taip:

„teikti aktualius veiklos duomenis labai svarbu siekiant užtikrinti galimybę lanksčiai teikti oro eismo duomenų paslaugas tarpvalstybiniu ir visos Sąjungos mastu. Todėl tokie duomenys turėtų būti teikiami atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams, įskaitant būsimus naujus oro eismo duomenų paslaugų teikėjus. Nuo informacijos, įskaitant oro erdvės būsenos ir konkrečių oro eismo situacijų informaciją, tikslumo ir jos išplatavimo laiku civiliniams ir kariniams dispečeriams tiesiogiai priklauso skrydžių sauga ir efektyvumas. Visiems subjektams, norintiems pasinaudoti oro erdvės struktūromis, itin svarbu teikiant arba keičiant skrydžių planus turėti galimybę laiku susipažinti su naujausia informacija apie oro erdvės būseną;“.

21) 19 konstatuojamoji dalis tampa 36 konstatuojamąja dalimi ir performuluojama taip:

„Šiuolaikiška, išsami, aukštos kokybės ir laiku pateikiama aviacijos informacija turi didelę įtaką saugai ir galimybėms naudotis Sąjungos oro erdve ir judėti joje. Galimybė su tais duomenimis susipažinti turėtų būti užtikrinama per atitinkamą informacinę infrastruktūrą;“.

22) 20–25 konstatuojamosios dalys išbraukiamos.

23) 26 konstatuojamoji dalis tampa 34 konstatuojamąja dalimi ir performuluojama taip:

„kad oro eismo paslaugų teikėjai daugiau dėmesio skirtų klientams ir siekiant padidinti oro erdvės naudotojų galimybę daryti įtaką priimant sprendimus, kurie daro jiems poveikį, priimant svarbiausius oro eismo paslaugų teikėjų veiklos sprendimus turėtų būti veiksmingiau konsultuojamasi su suinteresuotaisiais subjektais ir užtikrinamas veiksmingesnis tų subjektų dalyvavimas;“.

24) Įterpiama nauja 38 konstatuojamoji dalis:

„Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) projektu siekiama sudaryti sąlygas saugiai, efektyviai ir aplinkos požiūriu tvariai oro transporto plėtrai modernizuojant Europos ir pasaulio OEV sistemą. Siekiant padėti užtikrinti visišką projekto efektyvumą turėtų būti užtikrintas tinkamas jo etapų koordinavimas. SESAR apibrėžimo etapu turėtų būti parengtas Europos OEV pagrindinis planas ir jis turėtų padėti pasiekti Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;“.

25) Įterpiama nauja 40 konstatuojamoji dalis:

„Reglamente (ES) 2018/1139 nustatyti OEV sistemų ir jų sudedamųjų dalių atitikties reikalavimai turėtų užtikrinti tų sistemų ir sudedamųjų dalių sąveikumą, o tai būtų naudinga įgyvendinant Bendro Europos dangaus iniciatyvą;“.

26) 27 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

27) 28 konstatuojamoji dalis tampa 41 konstatuojamąja dalimi ir iš dalies keičiama taip:

- a) pirmajame sakinyje žodžiai „ir veiklos rezultatų planas“ išbraukiami;
- b) trečiasis ir ketvirtasis sakiniai pakeičiami taip:

„Pagal šį reglamentą priimant deleguotuosius aktus itin svarbu, kad Komisija, atlikdama parengiamąjį darbą, tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;“.

28) 29 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

29) 30 konstatuojamoji dalis tampa 42 konstatuojamąja dalimi ir reformuluojama taip:

„siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento taikymo sąlygas, visų pirma dėl nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojų įdarbinimo ir atrankos tvarkos, ekonominio oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo taisyklių, veiklos rezultatų gerinimo ir rinkliavų sistemų įgyvendinimo taisyklių, visų pirma Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymo, maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų klasifikavimo, oro navigacijos paslaugų teikėjų ir tinklo valdytojo veiklos rezultatų planų projektų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių vertinimo kriterijų ir tvarkos, veiklos rezultatų stebėsenos, informacijos apie sąnaudas ir rinkliavas teikimo taisyklių, sąnaudų bazės, pagal kurią nustatomos rinkliavos, turinio ir nustatymo ir oro navigacijos paslaugų vienetinių tarifų nustatymo, paskatų mechanizmų ir rizikos pasidalijimo mechanizmų, tinklo valdytojo skyrimo ir tokio skyrimo sąlygų, jo taikytinų valdymo mechanizmų, tinklo funkcijų vykdymo taisyklių, konsultavimosi su suinteresuotaisiais subjektais dėl svarbiausių su oro eismo paslaugų teikėjų veiklos sprendimų tvarkos, veiklos duomenų teikimo reikalavimų, prieigos sąlygų ir prieigos kainų nustatymo, lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo, bendrų projektų nustatymo ir jiems taikomų valdymo mechanizmų, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo

įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011¹⁸;“.

30) 31 ir 32 konstatuojamosios dalys išbraukiamos.

31) 33 konstatuojamoji dalis tampa 44 konstatuojamąja dalimi.

32) 34 konstatuojamoji dalis išbraukiama.

33) 35 ir 36 konstatuojamosios dalys pakeičiamos nauja 45 konstatuojamąja dalimi:

„atsižvelgiant į Ispanijos Karalystės teisinę poziciją dėl teritorijos, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, suverenumo ir jurisdikcijos, šis reglamentas tam oro uostui neturėtų būti taikomas;“.

34) 37 konstatuojamoji dalis tampa 46 konstatuojamąja dalimi. Pirmas jos sakinyš performuluojamas taip:

„kadangi šio reglamento tikslas – Bendro Europos dangaus įgyvendinimo – valstybės narės negali deramai pasiekti, ir dėl tarptautinio veiklos pobūdžio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones.“

I skyrius Bendrosios nuostatos

35) 1 straipsnyje (Dalykas ir taikymo sritis) padaryti šie pakeitimai:

a) dalis performuluojama taip:

„Šiame reglamente nustatomos Bendro Europos dangaus sukūrimo ir efektyvaus veikimo taisyklės, kuriomis siekiama sustiprinti esamus oro eismo saugos standartus, skatinti oro transporto sistemos tvarią plėtrą ir pagerinti bendrus oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, skirtų bendrajam oro eismui Europoje, veiklos rezultatus, kad būtų laikomasi visų oro erdvės naudotojų reikalavimų. Bendras Europos dangus apima darnų visos Europos tinklą, laipsniškai vis labiau integruotą oro erdvę, tinklo valdymo ir oro eismo valdymo sistemas, grindžiamas saugos, veiksmingumo, sąveikumo ir technologinio modernizavimo aspektais siekiant suteikti naudos visiems oro erdvės naudotojams, piliečiams ir aplinkai.“;

b) 2 dalyje nuoroda į 38 straipsnį pakeičiama nuoroda į 44 straipsnį;

c) 3 dalies antras sakinyš performuluojamas taip:

„Atsižvelgiant į tai, šiuo reglamentu siekiama jo taikymo srityse padėti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją, suteikiant jo nuostatų bendro aiškinimo ir vienodo įgyvendinimo pagrindą ir užtikrinant, kad į šias nuostatas būtų tinkamai atsižvelgiama šiame reglamente ir jo įgyvendinimo taisyklėse.“;

d) 4 dalis performuluojama taip:

„Šis reglamentas taikomas ICAO EUR regiono oro erdvėje, kurioje valstybės narės yra atsakingos už oro eismo paslaugų teikimą. Valstybės narės taip pat gali taikyti šį reglamentą kitiems ICAO regionams priskiriamai oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos, jeigu jos apie tai praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.“;

¹⁸

2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

e) 5 dalis pakeičiama taip:

„[Jei šis reglamentas bus priimtas pereinamajam laikotarpiui nesibaigus: Šis reglamentas netaikomas Gibraltaro oro uostui.]“;

f) įtraukiama 6 dalis:

„Jeigu nenurodyta kitaip, nuorodos į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrą (toliau – Agentūra) laikomos skirtomis Agentūrai, vykdančiai saugos institucijos funkcijas, o ne kaip institucijai, atsakingai už veiklos rezultatų apžvalgą.“

36) 2 straipsnyje (Apibrėžtys) padaryti šie 1–22 punktų pakeitimai ir įterpiniai:

a) 1 punktas tampa 5 punktu, o jo a papunktis performuluojamas taip:

„a) išvengti susidūrimų:

i) *tarp orlaivių;*

ii) *manevravimo lauke tarp orlaivių ir kliūčių;“;*

b) 2 punktas tampa 1 punktu ir performuluojamas taip:

„aerodromo skrydžių valdymo paslauga – skrydžių valdymo (SV) paslauga, reikalinga aerodromo eismui;“;

c) 3 punktas tampa 2 punktu ir performuluojamas taip:

„oro navigacijos informacijos tarnyba – nustatytoje veikimo zonoje veikianti tarnyba, atsakinga už oro navigacijos informacijos ir duomenų, būtinų oro navigacijos saugai, reguliarumui ir efektyvumui, teikimą;“;

d) 4 punktas performuluojamas taip:

„oro navigacijos paslaugos (ONP) – oro eismo paslaugos; ryšių, navigacijos ir stebėjimo (RNS) paslaugos; meteorologijos (MET) paslaugos; oro navigacijos informacijos (ONI) paslaugos; ir oro eismo duomenų (OED) paslaugos;“;

e) 5 punktas tampa 3 punktu ir performuluojamas taip:

„oro navigacijos paslaugų teikėjas – viešasis arba privatus subjektas, teikiantis vieną ar daugiau oro navigacijos paslaugų, reikalingų bendrajam oro eismui;“;

f) 6 ir 7 punktai tampa atitinkamai 11 ir 12 punktais; 12 punktas performuluojamas taip:

„oro erdvės valdymas – planavimo funkcija, kurios pagrindinis tikslas – maksimaliai padidinti turimos oro erdvės panaudojimą dinamiško laiko dalijimosi būdu ir kartais padalijant oro erdvę įvairioms oro erdvės naudotojų kategorijoms pagal jų trumpalaikius poreikius;“;

g) įterpiami 6 ir 7 punktai:

„6. oro eismo duomenų paslaugos – paslaugos, kurias sudaro veiklos duomenų rinkimas iš stebėjimo paslaugų teikėjų, iš MET ir ONI paslaugų teikėjų ir tinklo funkcijų vykdytojų, taip pat kitų svarbių subjektų, tų duomenų apibendrinimas ir integravimas arba apdorotų duomenų teikimas skrydžių valdymo ir oro eismo valdymo tikslais;

7. oro eismo srautų ir pajėgumų valdymas (OESPV) – paslauga, kuria siekiama apsaugoti skrydžių valdymo tarnybą nuo perkrovos ir optimizuoti turimų pajėgumų naudojimą;“;

h) 8 punktas tampa 14 punktu ir reformuluojamas taip:

oro erdvės naudotojai – orlaivių, naudojamų pagal bendrojo oro eismo taisyklės, operatoriai;“;

i) 9 punktas tampa 8 punktu ir reformuluojamas taip:

„oro eismo srautų valdymas (OESV) – funkcija arba paslauga, sukurta siekiant padėti išlaikyti saugų, tvarkingą ir spartų oro eismo srautą apimant visą trajektoriją ir užtikrinant, kad SV pajėgumas būtų kiek įmanoma išnaudojamas ir kad eismo apimtis atitiktų atitinkamų oro eismo paslaugų teikėjų nurodytus pajėgumus;“;

j) 10 punktas tampa 9 punktu ir reformuluojamas taip:

„oro eismo valdymas (OEV) – visos orlaivyje ir žemėje atliekamos funkcijos arba teikiamos paslaugos (oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo ir oro eismo srautų valdymo), kurių reikia saugiam ir veiksmingam orlaivio judėjimui visais skrydžio etapais užtikrinti;“;

k) 11 punktas tampa 10 punktu;

l) 12 punktas tampa 17 punktu ir reformuluojamas taip:

„rajono skrydžių valdymo paslauga – SV paslauga, teikiama skrydžių valdymo rajone valdomąja oro erdve skrendančiam orlaiviui;“;

m) 13 punktas tampa 16 punktu;

n) įterpiamas 13 punktas:

„oro erdvės struktūra – tam tikro tūrio oro erdvė, nustatyta siekiant užtikrinti, kad orlaivių skrydžiai būtų saugūs ir optimalūs;“;

o) 14 punktas tampa 33 punktu ir reformuluojamas taip:

„Europos OEV pagrindinis planas – planas, patvirtintas Tarybos sprendimu 2009/320/EB¹⁹, pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 219/2007²⁰ 1 straipsnio 2 dalį su vėlesniais pakeitimais;“;

p) 15 ir 16 punktai išbraukiami;

q) 17 punktas tampa 21 punktu ir reformuluojamas taip:

„pažymėjimas – Agentūros, nacionalinės kompetentingos institucijos arba nacionalinės priežiūros institucijos išduotas nacionalinės teisės aktų reikalavimus atitinkančios formos dokumentas, kuriuo patvirtinama, kad oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjas tenkina konkrečios paslaugos teikimo reikalavimus;“;

r) 18 punktas tampa 23 punktu;

s) įterpiamas 18 punktas:

„bazinė vertė – nustatytųjų sąnaudų arba nustatytųjų vieneto sąnaudų vertė metais, einančiais prieš atitinkamo bazinio laikotarpio pradžią, nustatyta atlikus vertinimą tiksliniams veiklos rezultatų rodikliams nustatyti;“;

¹⁹ 2009 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas, patvirtinantis Bendro Europos dangaus ATM tyrimų (SESAR) projekto pagrindinį oro eismo vadybos Europoje planą (OL L 95, 2009 4 9, p. 41).

²⁰ 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo (OL L 64, 2007 3 2, p. 1).

t) 19 punktas tampa 24 punktu;

u) įterpiamas 19 punktas:

„lyginamoji grupė – panašioje veiklos ir ekonominėje aplinkoje veikiančių oro eismo paslaugų teikėjų grupė;“;

v) 20 punktas tampa 28 punktu ir reformuluojamas taip:

„deklaracija – oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų tikslais – deklaracija, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 10 dalyje;“;

w) įterpiamas 20 punktas:

„paskirstytoji vertė – vertė, tam tikram oro eismo paslaugų teikėjui gaunama paskirstant Sąjungos masto tikslinį veiklos rezultatų rodiklį oro eismo paslaugų teikėjų lygmeniu ir naudojama kaip atskaitos vertė vertinant, ar veiklos rezultatų plano projekte nustatytas tikslinis veiklos rezultatų rodiklis dera su Sąjungos masto tiksliniu veiklos rezultatų rodikliu;“;

x) 21 punktas tampa 34 punktu ir reformuluojamas taip:

„lankstus oro erdvės naudojimas – oro erdvės valdymo koncepcija, grindžiama pamatiniu principu, kad oro erdvė turėtų būti laikoma ištisine aplinka, kurioje kuo labiau tenkinami visų naudotojų reikalavimai, o ne specialiai skirta naudoti vien civiliniais arba vien kariniais tikslais;“;

y) 22 punktas tampa 35 punktu;

z) įterpiamas 22 punktas:

„bendra informacijos paslauga – paslauga, kurią sudaro statinių ir dinaminių duomenų rinkimas ir sklaida siekiant užtikrinti galimybę teikti bepiločių orlaivių eismo valdymo paslaugas;“.

37) 2 straipsnyje (Apibrėžtys) padaryti šie 23–38 punktų pakeitimai ir įterpiniai:

a) 23 punktas tampa 15 punktu;

b) 24 punktas išbraukiamas;

c) 25 punktas tampa 36 punktu ir reformuluojamas taip:

„bendrasis oro eismas – visas civilinių orlaivių judėjimas, taip pat visas valstybinių orlaivių (įskaitant karinius, muitinės ir policijos orlaivius) judėjimas, jei tas judėjimas vyksta laikantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), įsteigtos 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, ICAO procedūrų;“;

d) 26 punktas tampa 37 punktu; antrasis sakinyš išbraukiamas;

e) įterpiami 25 ir 26 punktai:

„25. skrydžių valdymo rajonas – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo tam tikros ribos virš žemės;“;

26. bendras sprendimų priėmimas – sprendimų priėmimo bendraujant ir konsultuojantis su valstybėmis narėmis, veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais ir prireikus kitais subjektais procesas;“;

f) 27 punktas tampa 38 punktu ir reformuluojamas taip:

„meteorologijos paslaugos – įrenginiai ir paslaugos, kuriais orlaiviui teikiamos meteorologinės prognozės, įspėjimai, informaciniai pranešimai ir pastabos oro navigacijos tikslais, taip pat visa kita meteorologinė informacija ir duomenys, kuriuos valstybės pateikia oro navigacijos tikslais;“;

g) 28 punktas tampa 41 punktu ir performuluojamas taip:

„navigacijos paslaugos – įrenginiai ir paslaugos, kuriais orlaiviui teikiama padėties nustatymo ir laiko informacija;“;

h) 29 punktas tampa 44 punktu ir performuluojamas taip:

„veiklos duomenys – informacija apie visus skrydžio etapus, kurios oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro erdvės naudotojams, oro uostų operatoriams ir kitiems susijusiems dalyviams reikia veiklos vykdymo tikslais;“;

i) 30 punktas tampa 46 punktu ir performuluojamas taip:

„pradėjimas naudoti – pirmasis eksploatacinis panaudojimas po sistemos pradinio įrengimo arba patobulinimo;“;

j) 31 punktas tampa 47 punktu;

k) 32 punktas tampa 53 punktu ir performuluojamas taip:

„stebėjimo paslaugos – įrengimai ir paslaugos, naudojami atitinkamoms orlaivių padėtimis nustatyti, kad juos galima būtų saugiai paskirstyti;“;

l) įterpiami 29–32 punktai:

„29. maršruto oro navigacijos paslaugos – oro navigacijos paslaugos, susijusios su orlaivio valdymu nuo pakilimo pabaigos ir pradinio aukštėjimo fazės iki artėjimo tūpti pradžios ir tūpimo fazės, taip pat pagrindinės oro navigacijos paslaugos, būtinos maršruto oro eismo paslaugoms teikti;

30. maršruto rinkliavų zona – oro erdvės dalis nuo žemės iki viršutinės oro erdvės imtinai, kurioje teikiamos maršruto oro navigacijos paslaugos ir kuriai nustatoma viena sąnaudų bazė;

31. „Eurokontrolė“ – tai Europos saugios oro navigacijos organizacija, sukurta 1960 m. gruodžio 13 d. tarptautine konvencija dėl bendradarbiavimo oro navigacijos saugos srityje;

32. Europos oro eismo valdymo tinklas (EOEVT) – Reglamento (ES) 2018/1139 VIII priedo 3.1 punkte išvardytos sistemos, leidžiančios teikti oro navigacijos paslaugas Sąjungoje, taip pat ir sąsajas prie sienų su trečiosiomis šalimis;“;

m) 33 punktas tampa 54 punktu;

n) 34 punktas tampa 57 punktu;

o) 35 punktas tampa 27 punktu ir performuluojamas taip:

„tarpvalstybinės paslaugos – oro navigacijos paslaugos, kurias valstybėje narėje teikia paslaugų teikėjas, kurio pagrindinė verslo vieta yra kitoje valstybėje narėje;“;

p) 36 punktas tampa 40 punktu ir performuluojamas taip:

„nacionalinė priežiūros institucija – nacionalinė įstaiga arba įstaigos, kurioms valstybė narė pavedė pagal šį reglamentą vykdyti užduotis, išskyrus nacionalinės kompetentingos institucijos užduotis;“;

q) 37 ir 38 punktai išbraukiami;

r) įterpiamas 39 punktas:

„nacionalinė kompetentinga institucija – Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 34 punkte apibrėžtas subjektas;“;

s) įterpiami 42 ir 43 punktai:

„42. tinklo krizė – būsena, kai po neįprastos ir nenumatytos padėties neįmanoma teikti tinkamo lygio oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų ir taip smarkiai prarandamas tinklo pajėgumas, atsiranda didžiulis tinklo pajėgumo ir paklausos disbalansas arba smarkiai sutrinka informacijos srautai vienoje ar keliose tinklo dalyse;

43. tinklo valdytojas – subjektas, kuriam pagal 27 straipsnį pavestos užduotys, būtinos siekiant padėti vykdyti 26 straipsnyje nurodytas tinklo funkcijas;“;

t) įterpiamas 45 punktas:

„veiklos rezultatų planas – planas, kurį atitinkamai parengė arba priėmė oro eismo paslaugų teikėjai ir tinklo valdytojas ir kuriuo siekiama pagerinti oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatus;“;

38) 2 straipsnyje (Apibrėžtys), padaryti šie įterpiniai:

a) įterpiami 48–52 punktai:

„48. SESAR apibrėžimo etapas – etapas per kurį parengiama ir atnaujinama SESAR projekto ilgalaikė vizija, susijusi veiklos koncepcija, užtikrinanti galimybę pagerinti kiekvieną skrydžio etapą, reikiami esminiai EOEVT veiklos pokyčiai ir būtinos plėtros ir diegimo prioritetai;

49. SESAR įgyvendinimo etapas – nuoseklūs industrializavimo ir įgyvendinimo etapai, kurių metu vykdoma ši veikla: antžeminės ir orlaivių įrangos ir procesų, būtinų SESAR sprendiniams įgyvendinti, standartizavimas, gamyba ir sertifikavimas (industrializavimas); SESAR sprendiniais ir susijusiomis veiklos procedūromis grindžiamos įrangos ir sistemų pirkimas, įrengimas ir pradėjimas naudoti (įgyvendinimas);

50. SESAR projektavimo etapas – etapas, kurio metu vykdoma mokslinių tyrimų, projektavimo ir tvirtinimo veikla, kuria siekiama sukurti brandžius SESAR sprendinius;

51. SESAR projektas – oro eismo valdymo Europoje modernizavimo projektas, kuriuo siekiama sukurti Sąjungoje didelio veiksmingumo standartizuotą ir sąveikią oro eismo valdymo infrastruktūrą ir kurį sudaro inovacijų ciklas, apimantis SESAR apibrėžimo etapą, SESAR projektavimo etapą ir SESAR įgyvendinimo etapą;

52. SESAR sprendinys – tinkamas įgyvendinti SESAR projektavimo etapo rezultatas – naujos arba pagerintos standartizuotos ir sąveikios veiklos procedūros arba technologijos pasiūlymas;“;

b) įterpiami 55 ir 56 punktai:

„55. terminalo oro navigacijos paslaugos – aerodromo skrydžių valdymo paslaugos arba aerodromo skrydžių informacijos paslaugos, apimančios konsultacines oro eismo paslaugas ir išpėjimo paslaugas, oro eismo paslaugas, susijusias su orlaivių artėjimu tūpti ir išskridimu, teikiamas nuo atitinkamo oro uosto nuotoliu, būtinu atitikčiai veiklos reikalavimams užtikrinti, taip pat būtinas pagrindines oro navigacijos paslaugas;

56. terminalo rinkliavų zona – oro uostas arba oro uostų grupė valstybės narės teritorijoje, kuriame (kurioje) teikiamos terminalo oro navigacijos paslaugos ir kuriam (kuriai) nustatoma viena sąnaudų bazė;“.

II skyrius Nacionalinės institucijos

39) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas į „Nacionalinės priežiūros institucijos“.

40) 3 straipsnio pavadinimas pakeičiamas į „Nacionalinių priežiūros institucijų skyrimas, steigimas ir reikalavimai“.

41) 3 straipsnio tekstas pakeičiamas taip:

a) 1 dalis performuluojama taip:

„Valstybės narės kartu arba atskirai paskiria arba įsteigia įstaigą ar įstaigas, kurios yra jų nacionalinės priežiūros institucijos, kad ši arba šios priimtų užduotis, kurios tokiai institucijai skirtos šiuo reglamentu.“;

b) 2 dalis tampa 3 dalimi ir performuluojama taip:

„Nedarant poveikio 1 dalies taikymui, nacionalinių priežiūros institucijų organizavimas, veikimas, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas yra teisiškai atskiri ir nepriklausomi nuo jokio kito viešojo ar privataus subjekto.“

Nacionalinių priežiūros institucijų organizavimas, finansavimo sprendimai, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas yra nepriklausomi ir nuo jokio oro navigacijos paslaugų teikėjo.“;

c) 3 dalis tampa 4 dalimi ir performuluojama taip:

„Valstybės narės gali steigti nacionalines priežiūros institucijas, kurių kompetencijai priklauso keli reguliuojami sektoriai, jei tos integruotos priežiūros institucijos atitinka šiame straipsnyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus. Organizacinės struktūros požiūriu nacionalinė priežiūros institucija gali būti sujungta su Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 11 straipsnyje nurodyta nacionaline kompetentinga institucija, jei jungtinė įstaiga atitinka šiame straipsnyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus.“;

d) 4 dalis išbraukiama;

e) 5 dalis tampa 2 dalimi ir performuluojama taip:

Nacionalinės priežiūros institucijos vykdo savo įgaliojimus nešališkai, nepriklausomai ir skaidriai ir yra atitinkamai organizuojamos, aprūpinamos darbuotojais, valdomos ir finansuojamos.“;

f) 6 dalis pakeičiama 5 ir 6 dalimis, kurių tekstas išdėstomas taip:

„5. Nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojai turi atitikti šiuos reikalavimus:

a) jų įdarbinimo procesas turi būti aiškus ir skaidrus ir užtikrinti jų nepriklausomumą;

b) jie atrenkami remiantis jų specialia kvalifikacija, įskaitant tinkamus gebėjimus ir patirtį, arba yra tinkamai išmokomi.

Nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojai veikia nepriklausomai, visų pirma siekiant išvengti oro navigacijos paslaugų teikimo ir jų užduočių vykdymo interesų konflikto.

6. Be 5 dalyje nustatytų reikalavimų, už strateginius sprendimus atsakingus asmenis skiria atitinkamos valstybės narės subjektas, neturintis tiesioginių oro navigacijos paslaugų teikėjų

nuosavybės teisių. Valstybės narės sprendžia, ar šie asmenys skiriami nustatytam atnaujinamam laikotarpiui, ar neterminuotai, kai atleisti galima tik dėl priežasčių, nesusijusių su jų sprendimų priėmimu. Už strateginius sprendimus atsakingi asmenys, vykdydami savo funkcijas nacionalinėje priežiūros institucijoje neprašo jokio vyriausybės ar kito viešojo ar privataus subjekto nurodymų ir jais nesivadovauja ir nėra niekam pavaldūs savo darbuotojų įdarbinimo ir valdymo klausimais.

Jie vengia bet kokių tiesioginių ar netiesioginių interesų, kurie, kaip manoma, galėtų pakenkti jų nepriklausomumui ir daryti įtaką jų funkcijų vykdymui. Tuo tikslu jie kasmet pateikia įsipareigojimo ir interesų deklaraciją, kurioje nurodo visus savo tiesioginius ir netiesioginius interesus.

Už strateginius sprendimus, auditus ar kitas su oro navigacijos paslaugų teikėjų tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais ar priežiūra tiesiogiai susijusias funkcijas atsakingi asmenys bent dvejus metus po savo kadencijos nacionalinėje priežiūros institucijoje negali eiti jokių profesinių pareigų pas jokią oro navigacijos paslaugų teikėją ar būti jam atsakingi.“;

g) 7 dalis performuluojama taip:

„Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos turėtų reikalingų finansinių išteklių ir pajėgumų vykdyti pagal šį reglamentą joms priskirtas užduotis veiksmingai ir laiku. Savo darbuotojų išteklius nacionalinės priežiūros institucijos valdo iš savo asignavimų, nustatomų proporcingai institucijos vykdytinoms užduotims pagal 4 straipsnį.“;

h) 8 dalis tampa 9 dalimi;

i) įterpiama 8 dalis:

„Valstybė narė gali prašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros atlikti su 14, 17, 19, 20, 21, 22 ir 25 straipsniuose ir 18 ir 23 straipsniuose nurodytuose įgyvendinimo aktuose išdėstytu veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimu susijusias užduotis, už kurias tos valstybės narės nacionalinė priežiūros institucija yra atsakinga pagal šį reglamentą ir juo remiantis priimtus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus.

Kai VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra priima tokį prašymą, ji tampa priežiūros institucija, atsakinga už tame prašyme nurodytas užduotis, o prašančiosios valstybės narės nacionalinė priežiūros institucija nuo atsakomybės už tas užduotis atleidžiama. Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytos taisyklės, susijusios su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra, taikomos šių užduočių vykdymui, įskaitant mokesčių ir rinkliavų rinkimą.“;

j) 9 dalis tampa 10 dalimi ir iš dalies keičiama taip:

- žodžiai „6 dalies a ir b punktuose“ pakeičiami žodžiais „5 dalies a ir b punktuose“;
- žodžiai „27 straipsnio 3 dalyje“ pakeičiami žodžiais „37 straipsnio 3 dalyje“.

42) 4 straipsnio pakeitimai:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„3 straipsnyje nurodytos nacionalinės priežiūros institucijos:

- a) atlieka 6 straipsnyje nurodytoms ekonominėms pažymoms išduoti būtinus veiksmus ir vykdo tų ekonominių pažymų turėtojų priežiūrą;
- b) pagal 8 straipsnio 6 dalį prižiūri, kad būtų tinkamai taikomi pirkimo reikalavimai;
- c) taiko 10–17 ir 19–22 straipsniuose ir 18–23 straipsniuose nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatytą veiklos rezultatų sistemą ir rinkliavų sistemą, vykdydamos tuose

straipsniuose ir aktuose nustatytas užduotis, ir prižiūri, kaip taikomas reglamento 25 straipsnis dėl paskirtųjų oro eismo paslaugų teikėjų apskaitos skaidrumo.“;

b) 2 dalis tampa 3 dalimi ir performuluojama taip:

„Kiekviena nacionalinė priežiūros institucija atlieka būtinus patikrinimus, auditus ir kitą stebėsenos veiklą, kad nustatytų, ar subjektai, kuriuos ji prižiūri pagal šį reglamentą, nepažeidžia šiame reglamente ir juo remiantis priimtuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose nustatytų reikalavimų.

Ji imasi visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kurios gali, kai tinkama, apimti jų pagal 6 straipsnį išduotų ekonominių pažymų pakeitimą, apribojimą, laikiną galiojimo sustabdymą ar panaikinimą.

Atitinkami oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro uostų operatoriai ir bendrų informacijos paslaugų teikėjai laikosi priemonių, kurių tuo tikslu ėmėsi nacionalinė priežiūros institucija.“;

c) įterpiama 2 dalis:

„Nacionalinės priežiūros institucijos atsakingos už bendros informacijos paslaugos teikimo kainos nustatymo patvirtinimą pagal 9 straipsnį.“;

43) 5 straipsnio pakeitimai:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„Nacionalinės priežiūros institucijos keičiasi informacija ir bendradarbiauja Reglamento (ES) 2018/1139 114a straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų apžvalgos patariamąsios tarybos tinkle.“;

b) 2 dalis performuluojama taip:

„Nacionalinės priežiūros institucijos bendradarbiauja, kai tinkama, sudarydamos darbo tvarkos susitarimus, siekdamos vienos kitoms padėti vykdyti stebėsenos ir priežiūros užduotis, taip pat patikrinimus bei apžiūras.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„Siekiant pagerinti tinklo veikimą, nacionalinės priežiūros institucijos sudaro sąlygas oro navigacijos paslaugų teikėjams teikti tarpvalstybines paslaugas. Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos oro erdvėje, už kurią atsakingos dvi ar daugiau valstybių narių, atitinkamos valstybės narės sudaro susitarimą dėl pagal šį reglamentą jų vykdytinų susijusių oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūros. Įgyvendindamos tą susitarimą, atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos gali parengti savo bendradarbiavimo įgyvendinimo planą.“;

d) 4 dalis išbraukiama;

e) 5 dalis tampa 4 dalimi ir performuluojama taip:

„Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos oro erdvėje, už kurią atsakinga kita valstybė narė, 3 dalyje nurodytais susitarimais numatomas kiekvienos institucijos užduočių, nustatytų šiame reglamente, vykdymo ir jų vykdymo rezultatų abipusis pripažinimas. Juose taip pat nurodoma, kuri nacionalinė priežiūros institucija yra atsakinga už 6 straipsnyje nustatytą ekonominį sertifikavimą.“;

f) 6 dalis tampa 5 dalimi ir performuluojama taip:

„Kai leidžiama pagal nacionalinę teisę ir atsižvelgiant į regionų bendradarbiavimą, nacionalinės priežiūros institucijos taip pat gali sudaryti susitarimus dėl atsakomybės pasidalijimo vykdant priežiūros užduotis. Apie šiuos susitarimus jos praneša Komisijai.“

44) 6 straipsnis išbraukiamas.

III skyrius Paslaugų teikimas

45) 7 straipsnis, kartu su 28 straipsniu, pakeičiamas 38 straipsniu „Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais“, suformuluotu taip:

„1. Valstybės narės, nacionalinės priežiūros institucijos, Agentūra, nepriklausomai nuo to, ar ji atlieka VRAĮ funkcijas, ir tinklo valdytojas nustato konsultavimosi mechanizmus, skirtus tinkamai konsultuotis su suinteresuotaisiais subjektais vykdant su šio reglamento įgyvendinimu susijusias savo užduotis.

2. Komisija nustato tokį Sąjungos lygmens mechanizmą, skirtą atitinkamais atvejais konsultuotis su šio reglamento įgyvendinimu susijusiais klausimais. Konsultacijose dalyvauja specialus sektorių dialogo komitetas, įsteigtas pagal Komisijos sprendimą 98/500/EB.

3. Suinteresuotaisiais subjektais gali būti:

- a) oro navigacijos paslaugų teikėjai arba atitinkamos jiems atstovaujančios grupės;
- b) tinklo valdytojas;
- c) oro uostų operatoriai arba atitinkamos jiems atstovaujančios grupės;
- d) atitinkami oro erdvės naudotojai arba atitinkamos oro erdvės naudotojus atstovaujančios grupės;
- e) kariniai subjektai;
- f) gamybos pramonė;
- g) darbuotojams atstovaujančios profesinės organizacijos;
- h) atitinkamos nevyriausybinių organizacijos.“

46) 8 straipsnis tampa 6 straipsniu; Straipsnio pavadinimas pakeičiamas į „Oro navigacijos paslaugų teikėjų ekonominis sertifikavimas ir reikalavimai“, o tekstas pakeičiamas taip:

„1. Be pažymėjimo, kurį oro navigacijos paslaugų teikėjas privalo turėti pagal Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnį, jis privalo turėti ir ekonominę pažymą. Ekonominė pažyma išduodama pateikus prašymą, kai pareiškėjas yra įrodęs pakankamą finansinį tvirtumą ir įsigijęs atitinkamą atsakomybės ir rizikos draudimą.

Šioje dalyje nurodyta ekonominė pažyma gali būti apribota, jos galiojimas gali būti laikinai sustabdytas arba pažyma gali būti panaikinta, jei turėtojas nebeatitinka tokios pažymos išdavimo ir turėjimo reikalavimų.

2. Nedarant poveikio 7 straipsnio 2 dalies taikymui, subjektas, turintis 1 dalyje nurodytą ekonominę pažymą ir Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytą pažymėjimą, turi teisę Sąjungoje teikti oro navigacijos paslaugas oro erdvės naudotojams nediskriminacinėmis sąlygomis.

3. 1 dalyje nurodytai ekonominei pažymai ir Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytam pažymėjimui gali būti taikoma viena ar daugiau I priede nurodytų sąlygų. Tokios sąlygos turi būti objektyviai pagrįstos, nediskriminacinės, proporcingos ir skaidrios. Komisijai pagal 36 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies pakeisti I priede nustatytą sąrašą, kad būtų užtikrintos vienodos ekonominės sąlygos ir paslaugų teikimo atsparumas.

4. Už šiame straipsnyje nustatytas su ekonominėmis pažymomis susijusias užduotis yra atsakingos valstybės narės, kurioje yra prašančio išduoti ekonominę pažymą fizinio arba juridinio asmens pagrindinė verslo vieta, arba – jei tas asmuo pagrindinės verslo vietos neturi – jo gyvenamoji arba įsisteigimo vieta, nacionalinės priežiūros institucijos. Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos oro erdvėje, už kurią atsakingos dvi ar daugiau valstybių narių, atsakingos nacionalinės priežiūros institucijos yra pagal 5 straipsnio 4 dalį nustatytos institucijos.

5. 1 dalies taikymo tikslu nacionalinės priežiūros institucijos:

a) priima ir vertina joms teikiamus prašymus ir, kai tinkama, išduoda arba atnaujina ekonomines pažymas;

b) vykdo ekonominių pažymų turėtojų priežiūrą.

6. Komisija pagal 37 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priima įgyvendinimo taisykles dėl išsamių finansinio tvirtumo reikalavimų, visų pirma finansinio patikimumo ir finansinio atsparumo, taip pat dėl atsakomybės ir draudimo. Siekiant užtikrinti, kad šio straipsnio 1, 4 ir 5 dalys būtų vienodai taikomos ir jų būtų laikomasi, Komisija pagal 37 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikiamos išsamios nuostatos dėl sertifikavimo ir tyrimų, patikrinimų, auditų ir kitos stebėsenos veiklos vykdymo taisyklių ir procedūrų, kurių reikia, kad nacionalinė priežiūros institucija galėtų veiksmingai prižiūrėti subjektus, kuriems taikomas šis reglamentas.“

47) 9 straipsnis tampa 7 straipsniu ir jame daromi šie pakeitimai:

a) 1, 2 ir 3 dalys performuluojamos taip:

„1. Valstybės narės užtikrina oro eismo paslaugų teikimą išimties tvarka tam tikruose oro erdvės blokuose toje oro erdvėje, už kurią jos atsakingos. Šiuo tikslu valstybės narės atskirai arba bendrai paskiria vieną ar daugiau oro eismo paslaugų teikėjų. Oro eismo paslaugų teikėjai turi atitikti šias sąlygas:

a) turėti Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytą galiojantį pažymėjimą arba galiojančią deklaraciją ir 6 straipsnio 1 dalyje nurodytą ekonominę pažymą;

b) laikytis nacionalinio saugumo ir gynybos reikalavimų.

Kiekvienas oro eismo paslaugų teikėjo skyrimo sprendimas galioja ne ilgiau kaip dešimt metų. Valstybės narės gali nuspręsti atnaujinti oro eismo paslaugų teikėjo paskyrimą.

2. Oro eismo paslaugų teikėjai skiriami netaikant jokių sąlygų, kuriomis būtų reikalaujama, kad tie teikėjai:

a) tiesiogiai arba per didžiąją akcijų dalį nuosavybės teise priklausytų skiriančiajai valstybei narei ar jos nacionaliniams subjektams;

b) turėtų savo pagrindinę veiklos vietą ar registruotą buveinę skiriančiosios valstybės narės teritorijoje;

c) naudotųsi tik skiriančiojoje valstybėje narėje esančia infrastruktūra.

3. Valstybės narės nustato atskirai arba kartu paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teises ir pareigas. Pareigos apima sąlygas dėl reikiamų duomenų teikimo, kad būtų galima identifikuoti visą orlaivių judėjimą oro erdvėje, už kurią jos yra atsakingos.“;

b) 4 ir 5 dalys išbraukiamos;

c) 6 dalis tampa 4 dalimi.

48) 10 straipsnis išbraukiamas.

49) Įterpiamas naujas 8 straipsnis „Navigacijos ir stebėjimo paslaugų (RNS), oro navigacijos informacijos paslaugų (ONI), oro eismo duomenų paslaugų (OED), meteorologijos paslaugų (MET) ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo sąlygos“, suformuluotas taip:

„1. Kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, oro eismo paslaugų teikėjai gali nuspręsti rinkos sąlygomis pirkti RNS, ONI, OED arba MET paslaugas.

Kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, valstybės narės gali leisti oro uostų vadovybei rinkos sąlygomis pirkti terminalo oro eismo paslaugas aerodromui valdyti.

Be to, kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, valstybės narės gali leisti oro uostų operatoriams arba atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai rinkos sąlygomis pirkti terminalo oro eismo paslaugas prieigų skrydžių valdymo paslaugoms teikti.

2. Paslaugos rinkos sąlygomis perkamos vienodomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis pagal Sąjungos teisę, apimančią Sutartyse nustatytas konkurencijos taisykles. Paslaugų pirkimo konkurso tvarka parengiama taip, kad konkurse galėtų veiksmingai dalyvauti konkuruojantys teikėjai, įskaitant reguliariai sudaromas galimybes konkuruoti.

3. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad maršruto oro eismo paslaugų teikimas organizaciniu požiūriu būtų atskirtas nuo RNS, ONI, OED, MET ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo ir kad būtų laikomasi 25 straipsnio 3 dalyje nustatyto apskaitos atskyrimo reikalavimo.

4. RNS, ONI, OED, MET arba terminalo oro eismo paslaugų teikėjas paslaugoms valstybėje narėje teikti gali būti atrinktas tik kai:

a) jis yra sertifikuotas pagal 6 straipsnio 1 ir 2 dalis;

b) jo pagrindinė verslo vieta yra valstybės narės teritorijoje;

c) valstybėms narėms ar jų nacionaliniams subjektams priklauso daugiau kaip 50 proc. paslaugų teikėjo ir jie tiesiogiai arba netiesiogiai, per vieną ar daugiau tarpinių įmonių, veiksmingai jį kontroliuoja, išskyrus kaip numatyta susitarime su trečiaja šalimi, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga; ir

d) paslaugų teikėjas atitinka nacionalinio saugumo ir gynybos reikalavimus.

5. 14, 17 ir 19–22 straipsniai netaikomi terminalo oro eismo paslaugų teikėjams, paskirtiems pagal pirkimo procedūrą, atliktą remiantis 1 dalies antra arba trečia pastraipa. Tie terminalo oro eismo paslaugų teikėjai oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų pagrindinėse – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – veiklos rezultatų srityse duomenis stebėsenos tikslais teikia nacionalinei priežiūros institucijai ir VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai.

6. Nacionalinės priežiūros institucijos užtikrina, kad 1 dalyje nurodytas oro eismo paslaugų teikėjų ir oro uostų operatorių vykdomas paslaugų pirkimas atitiktų 2 dalį ir prireikus taiko taisomąsias priemones. Terminalo oro eismo paslaugų atveju jos atsakingos už terminalo oro eismo paslaugų pirkimo specifikacijų, į kurias įtraukiami paslaugų kokybės reikalavimai, patvirtinimą. Su konkurencijos taisyklių taikymu susijusius klausimus nacionalinės priežiūros institucijos perduoda Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 11 straipsnyje nurodytai nacionalinei kompetentingai institucijai.“

50) Įterpiamas naujas 9 straipsnis „Bendrų informacijos paslaugų teikimas“, suformuluotas taip:

„1. Teikiant bendras informacijos paslaugas platinamų duomenų vientisumas ir kokybė turi būti tokie, kad būtų galima saugiai teikti bepiločių orlaivių eismo valdymo paslaugas.

2. Bendrų informacijos paslaugų kaina grindžiama pastoviomis ir kintamomis atitinkamos paslaugos teikimo sąnaudomis ir į ją gali būti įtrauktas papildomas antkainis, atspindintis tinkamą rizikos ir grąžos normos kompromisą.

Pirmoje pastraipoje nurodytų sąnaudų apskaita vykdoma atskirai nuo visos kitos atitinkamo operatoriaus veiklos ir jos skelbiamos viešai.

3. Pagal 2 dalį bendrų informacijos paslaugų teikėjas nustato kainą, o ją vertina ir tvirtina atitinkama nacionalinė priežiūros institucija.

4. Su skrydžiais tam tikrose oro erdvės srityse, kurias valstybės narės paskyrė bepiločių orlaivių skrydžiams, susijusius aktualius veiklos duomenis oro navigacijos paslaugų teikėjai teikia tikruoju laiku. Bendrų informacijos paslaugų teikėjai tais duomenimis naudojami tik savo paslaugų teikimo veiklos tikslais. Galimybė susipažinti su veiklos duomenimis suteikiama bendrų informacijos paslaugų teikėjams nediskriminaciniu pagrindu, nepažeidžiant saugumo ar gynybos politikos interesų.

Galimybės susipažinti su tokiais duomenimis kainos grindžiamos ribinėmis duomenų teikimo sąnaudomis.“

51) 11 straipsnis tampa 10 straipsniu ir keičiamas taip:

a) 1 dalis performuluojama taip:

„Kad pagerėtų oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatai Bendrame Europos danguje, pagal šį straipsnį ir 11–18 straipsnius taikoma oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų sistema.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„Veiklos rezultatų sistema įgyvendinama ataskaitiniais laikotarpiais, kurių trukmė ne trumpesnė kaip dveji metai, bet ne ilgesnė kaip penkeri metai. Veiklos rezultatų sistema apima:

- a) *Sąjungos masto tikslinius pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodiklius kiekvienu baziniu laikotarpiu;*
- b) *veiklos rezultatų planus, apimančius privalomus tikslinius a punkte nurodytų pagrindinių sričių kiekvieno bazinio laikotarpio veiklos rezultatų rodiklius;*
- c) *pagrindinių – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų periodinę apžvalgą, stebėseną bei lyginamąją analizę.*

Komisija tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymo arba stebėsenos tikslais gali įtraukti papildomų pagrindinių veiklos sričių, kuriose reikia pagerinti veiklos rezultatus.“;

- c) 3–6 ir 8 dalys išbraukiamos;
- d) 7 dalis tampa 3 dalimi ir reformuluojama taip:

„2 dalies a, b ir c punktai grindžiami:

- a) *svarbių su oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatais susijusių duomenų rinkimu iš visų atitinkamų subjektų, įskaitant oro navigacijos paslaugų teikėjus, oro erdvės naudotojus, oro uostų operatorius, nacionalines priežiūros institucijas, nacionalines kompetentingas institucijas, valstybes nares, Agentūrą, tinklo valdytoją ir Eurokontrolę, jų tikrinimu, nagrinėjimu, vertinimu ir sklaida;*
- b) *pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais, kuriais nustatomi pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių tiksliniai rodikliai;*
- c) *pagrindinių – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų stebėsenos rodikliais;*
- d) *oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių rengimo metodika ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų plano ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių rengimo metodika;*
- e) *oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų planų projektų ir tikslinių rodiklių vertinimu;*
- f) *veiklos rezultatų planų stebėseną, įskaitant tinkamas įspėjimo priemones, sudarančias sąlygas ataskaitiniu laikotarpiu peržiūrėti veiklos rezultatų planus ir tikslinius rodiklius, taip pat Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;*
- g) *oro navigacijos paslaugų teikėjų lyginamąją analizę;*
- h) *paskatų sistemomis, apimančiomis finansinio atgrasymo priemones, taikytinas tais atvejais, kai oro eismo paslaugų teikėjas nepasiekia atitinkamų privalomų konkretaus ataskaitinio laikotarpio tikslinių veiklos rezultatų rodiklių arba neįgyvendina atitinkamų 35 straipsnyje nurodytų bendrų projektų. Taikant tokias finansinio atgrasymo priemones visų pirma atsižvelgiama į to paslaugų teikėjo užtikrinamos paslaugų kokybės pablogėjimą dėl to, kad buvo nepasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai arba neįgyvendinti bendri projektai, ir į to poveikį tinklui;*
- i) *su eismu ir sąnaudomis susijusiais rizikos pasidalinimo mechanizmais;*
- j) *tikslinių rodiklių nustatymo, veiklos rezultatų planų ir tikslinių rodiklių vertinimo, stebėsenos ir lyginamosios analizės terminų nustatymu;*
- k) *sąnaudų, susijusių ir su maršruto, ir su terminalo oro navigacijos paslaugomis, paskirstymo šių dviejų kategorijų paslaugoms metodika;*
- l) *mechanizmais, skirtais reaguoti į svarbius nenumatytus įvykius, darančius didelį poveikį veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimui.“*

52) Įterpiamas naujas 11 straipsnis „Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymas“, suformuluotas taip:

„1. Laikydamosi 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros ir šio straipsnio 2–3 dalių nuostatų, Komisija patvirtina kiekvieno ataskaitinio laikotarpio maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų Sąjungos masto tikslinius pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodiklius. Kad būtų galima atlikti veiklos rezultatų planų projektų vertinimą pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytus kriterijus ir tuos projektus patvirtinti, Komisija kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais gali nustatyti papildomas bazines vertes, paskirstytąsias vertes ar lyginamąsias grupes.

2. 1 dalyje nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nustatomi remiantis šiais pagrindiniais kriterijais:

- a) jie turi skatinti nuolat laipsniškai gerinti su oro navigacijos paslaugomis susijusios funkcinės ir ekonominės veiklos rezultatus;
- b) jie turi būti realistiški, pasiekiami per atitinkamą ataskaitinį laikotarpį ir kartu skatinti ilgalaikius struktūrinius ir technologinius pokyčius, sudarančius sąlygas oro navigacijos paslaugas teikti efektyviai, tvariai ir atspariai.

3. Rengdama sprendimus dėl Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių, Komisija šiuo tikslu surenka visą reikiamą informaciją iš suinteresuotųjų subjektų. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia nuomonę, padedančią Komisijai atlikti analizę ir parengti tuos sprendimus.“

53) 12 straipsnis išbraukiamas.

54) 13 straipsnis tampa 19 straipsniu ir performuluojamas taip:

„1. Neapribojant valstybių narių galimybės oro eismo paslaugų, kurioms taikomas šis straipsnis, teikimą finansuoti viešosiomis lėšomis, oro erdvės naudotojams nustatomos ir taikomos oro navigacijos paslaugų rinkliavos ir užtikrinamas jų mokestimas.

2. Rinkliavos nustatomos atsižvelgiant į sąnaudas, kurias oro eismo paslaugų teikėjai patiria per nustatytus 10 straipsnio 2 dalyje apibrėžtus ataskaitinius laikotarpius teikdami paslaugas ir vykdydami funkcijas, aktualias oro erdvės naudotojams. Į tas sąnaudas gali būti įskaičiuojama pagrįsta turto grąža, padedanti atlikti būtinus esminius pagerinimus.

3. Rinkliavomis skatinama oro navigacijos paslaugas teikti saugiai, efektyviai, veiksmingai ir tvariai, kad būtų užtikrintas aukštas saugos lygis bei didelis ekonominis efektyvumas ir pasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai; be to, jomis skatinamas integruotas paslaugų teikimas ir kartu mažinamas aviacijos poveikis aplinkai.

4. Rinkdami pajamas iš oro erdvės naudotojams taikomų rinkliavų, oro eismo paslaugų teikėjai dėl 10 straipsnio 3 dalies h punkte nurodytų paskatų sistemų ir 10 straipsnio 3 dalies i punkte nurodytų rizikos pasidalijimo mechanizmų taikymo gali sukaupti finansinį perteklių arba patirti finansinių nuostolių.

5. Pajamos, gautos iš oro erdvės naudotojams pagal šį straipsnį taikomų rinkliavų, nenaudojamos paslaugoms, kurios pagal 8 straipsnį teikiamos rinkos sąlygomis, finansuoti.

6. Finansiniai duomenys apie paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų nustatytąsias sąnaudas, faktines sąnaudas ir pajamas pateikiami nacionalinėms priežiūros institucijoms bei VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai ir paskelbiami viešai.“

55) 14 straipsnis tampa 24 straipsniu. Jo pavadinimas pakeičiamas į „Veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos laikymosi tikrinimas“, o tekstas performuluojamas taip:

„1. Komisija reguliariai tikrina, kaip oro eismo paslaugų teikėjai ir valstybės narės laikosi jiems taikomų 10–17 straipsnių, 19–22 straipsnių ir 18 bei 23 straipsniuose nurodytų įgyvendinimo aktų nuostatų. Komisija veikia konsultuodamasi su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra ir nacionalinėmis priežiūros institucijomis.

2. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra vienos ar kelių valstybių narių, nacionalinės priežiūros institucijos arba Komisijos prašymu atlieka tyrimą dėl įtariamo 1 punkte nurodytų reikalavimų nesilaikymo. Nustačiusi tų reikalavimų nesilaikymo požymių, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra tyrimą gali pradėti savo iniciatyva. Tyrimą ji užbaigia per keturis mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, išklausiusi valstybės narės, atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos ir atitinkamo paskirto oro eismo paslaugų teikėjo. Nedarant poveikio 41 straipsnio 1 dalies nuostatomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra tyrimo rezultatus pateikia atitinkamoms valstybėms narėms, atitinkamiems oro eismo paslaugų teikėjams ir Komisijai.

3. Komisija gali parengti nuomonę dėl to, ar valstybės narės ir (arba) oro eismo paslaugų teikėjai laikosi 10–17 straipsnių, 19–22 straipsnių ir 18 bei 23 straipsniuose nurodytų įgyvendinimo aktų nuostatų; šią nuomonę ji pateikia atitinkamai valstybei narei ar valstybėms narėms ir atitinkamam oro eismo paslaugų teikėjui.“

56) 15 straipsnis tampa 35 straipsniu (pateikiamu iš dalies pakeisto pasiūlymo V skyriuje) ir performuluojamas taip:

„1. Komisija gali nustatyti bendrus projektus, kuriais būtų siekiama įgyvendinti Europos OEV pagrindiniame plane nurodytus ir visam tinklui įtakos turinčius esminius veiklos pokyčius.

2. Komisija taip pat gali nustatyti bendrų projektų ir jų įgyvendinimo valdymo mechanizmus.

3. Bendri projektai gali būti tinkami finansuoti iš Sąjungos lėšų. Šiuo tikslu, nepažeisdama valstybių narių teisės spręsti dėl savo finansinių išteklių panaudojimo, Komisija atlieka nepriklausomą sąnaudų ir naudos analizę ir pagal 10 straipsnį surengia tinkamas konsultacijas su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų išnagrinėtos visos tinkamos tokių projektų įgyvendinimo finansavimo priemonės.

4. 1 ir 2 dalyse nurodytus bendrus projektus ir valdymo mechanizmus Komisija nustato įgyvendinimo aktuose, priimamuose laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

57) 16 straipsnis išbraukiamas.

58) 17 straipsnis pakeičiamas 26 ir 27 straipsniais (pateikiamais iš dalies pakeisto pasiūlymo IV skyriuje), kurių tekstas išdėstomas taip:

„26 straipsnis

Tinklo funkcijos

1. Oro eismo valdymo tinklo funkcijomis užtikrinamas tvarus ir efektyvus oro erdvės ir ribotų išteklių naudojimas. Jomis taip pat užtikrinama, kad oro erdvės naudotojai galėtų vykdyti skrydžius ekologiškiausiomis trajektorijomis, kartu sudarant kuo geresnes sąlygas naudotis oro erdve ir oro navigacijos paslaugomis. Tos 2 ir 3 dalyse išvardytos tinklo funkcijos padeda siekti Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir yra grindžiamos veiklos poreikiais.

2. 1 dalyje nurodytos tinklo funkcijos, be kita ko, apima:

- a) Europos oro erdvės struktūrų projektavimą ir valdymą;
- b) oro eismo srautų valdymą;
- c) aviacijos dažnių juostų, kurios naudojamos bendrajam oro eismui, ribotų išteklių, visų pirma radijo dažnių, koordinavimą, taip pat radiolokacinių atsakiklių kodų koordinavimą.

3. 1 dalyje nurodytos tinklo funkcijos taip pat apima:

- a) oro erdvės suskirstymo optimizavimą tinklo reikmėms ir palankesnių oro eismo paslaugų teikimo perdavimo sąlygų sudarymą bendradarbiaujant su oro eismo paslaugų teikėjais ir valstybių narių institucijomis;
- b) užtikrinimo, kad į tinklą būtų įtraukti privalomame Tinklo veiklos plane nustatyti skrydžių valdymo pajėgumai, valdymą;
- c) koordinavimo ir paramos tinklo krizės atveju funkciją;
- d) oro eismo srautų ir pajėgumų valdymą;
- e) su Europos OEV tinklo infrastruktūros diegimu susijusių įgyvendinimo veiksmų planavimo, stebėsenos ir koordinavimo valdymą vadovaujantis Europos OEV pagrindiniu planu ir atsižvelgiant į veiklos poreikius bei susijusias veiklos procedūras;
- f) Europos OEV tinklo infrastruktūros veikimo stebėseną.

4. 2 ir 3 dalyse išvardytos funkcijos negali būti susijusios su privalomų bendro pobūdžio priemonių priėmimu arba naudojimusi politinė veiksmų laisve. Jos vykdomos derinant veiksmus su karinėmis institucijomis pagal sutartas lankstaus oro erdvės naudojimo procedūras.

5. Komisijai pagal 36 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas būtų iš dalies pakeistas siekiant 2 ir 3 dalyse išvardytas funkcijas papildyti naujomis tinkamam tinklo veikimui ir veiklos rezultatams užtikrinti būtinomis funkcijomis.

27 straipsnis

Tinklo valdytojas

1. Kad būtų pasiekti 26 straipsnyje nurodyti tikslai, Komisija, prireikus padedama Agentūros, užtikrina, kad tinklo valdytojas padėtų vykdyti 26 straipsnyje nustatytas tinklo funkcijas atlikdamas 4 dalyje nurodytas užduotis.

2. Tinklo valdytojo užduotims atlikti Komisija gali paskirti kompetentingą nešališką įstaigą. Šiuo tikslu Komisija priima įgyvendinimo aktą laikydamasi 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Šiame sprendime dėl paskyrimo nustatomos paskyrimo, be kita ko, tinklo valdytojo finansavimo, sąlygos.

3. Tinklo valdytojo užduotys vykdomos nepriklausomai, nešališkai ir ekonomiškai efektyviai. Jų vykdymas yra tinkamai administruojamas, pripažįstant, kad tais atvejais, kai tinklo

valdytoja paskirta kompetentinga įstaiga atlieka ir reguliavimo funkcijas, atskaitomybė už paslaugų teikimą turi būti atskirta nuo atskaitomybės už reguliavimą. Vykdydamas savo užduotis tinklo valdytojas atsižvelgia į viso OEV tinklo poreikius ir į veiklą visapusiškai įtraukia oro erdvės naudotojus, oro navigacijos paslaugų teikėjus, aerodromų naudotojus ir karines institucijas.

4. Tinklo valdytojas padeda vykdyti tinklo funkcijas taikydamas paramos priemones, kurių tikslas – užtikrinti saugų ir efektyvų tinklo veiklos planavimą ir veikimą įprastomis ir krizės sąlygomis, ir priemones, kuriomis siekiama nuolat gerinti su Bendru Europos dangumi susijusį tinklo veikimą ir bendrus tinklo veiklos rezultatus, ypač kiek tai susiję su veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimu. Imdamasis veiksmų tinklo valdytojas atsižvelgia į būtinybę į tinklą visiškai integruoti oro uostus.

5. Siekdamas užtikrinti, kad 10 straipsnyje nurodyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai tinkamai sietųsi su atskirų oro navigacijos paslaugų teikėjų užtikrintiniais pajėgumais, kurie tų paslaugų teikėjų ir tinklo valdytojo sutarimu nustatomi Tinklo veiklos plane, tinklo valdytojas glaudžiai bendradarbiauja su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra.

6. Tinklo valdytojas:

a) priima sprendimus dėl atskirų priemonių, kurių tikslas – įgyvendinti tinklo funkcijas ir padėti veiksmingai vykdyti privalomą Tinklo veiklos planą bei pasiekti privalomus tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;

b) teikia su OEV tinklo infrastruktūros diegimu pagal Europos OEV pagrindinį planą susijusias konsultacijas Komisijai ir atitinkamą informaciją VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai, visų pirma tam, kad būtų nustatytos tinklui būtinos investicijos.

7. Tinklo valdytojas sprendimus priima taikydamas bendro sprendimų priėmimo procesą. Bendro sprendimų priėmimo proceso dalyviai veikia kuo labiau siekdami pagerinti tinklo veikimą ir veiklos rezultatus. Per bendro sprendimų priėmimo procesą propaguojami tinklo interesai.

8. Komisija įgyvendinimo aktuose, priimamuose laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, nustato išsamias taisykles, susijusias su tinklo funkcijų vykdymu, tinklo valdytojo užduotimis, valdymo mechanizmais, be kita ko, sprendimų priėmimo procesais, ir krizių valdymu.

9. Sprendimus dėl 26 straipsnio 2 ir 3 dalyse nepaminėtų oro erdvės struktūrų projektavimo aspektų priima valstybės narės. Tai darydamos valstybės narės atsižvelgia į oro eismo paklausą, sezoniškumą ir sudėtingumą ir į veiklos rezultatų planus. Prieš priimdamos sprendimus dėl tų aspektų, jos konsultuojasi su atitinkamais oro erdvės naudotojais arba jiems atstovaujančiomis grupėmis, taip pat atitinkamais atvejais su karinėmis institucijomis.“

59) 18 straipsnis išbraukiamas.

60) 19 straipsnis tampa 29 straipsniu (pateikiamu iš dalies pakeisto pasiūlymo IV skyriuje). Pirmas jo sakinyss pakeičiamas taip:

„Oro eismo paslaugų teikėjai nustato konsultavimosi mechanizmus, skirtus konsultuotis su atitinkamais oro erdvės naudotojais ir aerodromų naudotojais dėl svarbiausių su teikiamomis paslaugomis susijusių klausimų, be kita ko, dėl svarbių oro erdvės konfigūracijų pakeitimų, ir

dėl strateginių investicijų, turinčių reikšmingos įtakos oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikimui ir (arba) rinkliavoms.“;

ketvirtame sakinyje nuoroda į 27 straipsnio 3 dalį pakeičiama nuoroda į 37 straipsnio 3 dalį.

61) 20 straipsnis tampa 30 straipsniu (pateikiamu iš dalies pakeisto pasiūlymo IV skyriuje) ir performuluojamas taip:

„Valstybės narės, vykdydamos bendrąją transporto politiką, užtikrina, kad būtų sudaromi ar atnaujinami kompetentingų civilinių ir karinių institucijų rašytiniai susitarimai ar lygiavertės teisinės priemonės dėl konkrečių oro erdvės blokų valdymo, ir apie tai praneša Komisijai.“

62) 21 straipsnis tampa 25 straipsniu, jo pavadinimas pakeičiamas į „Oro navigacijos paslaugų teikėjų finansinės apskaitos skaidrumas“, o tekstas performuluojamas taip:

„1. Oro navigacijos paslaugų teikėjai, nepriklausomai nuo jų nuosavybės sistemos arba teisinės struktūros, kasmet parengia ir paskelbia savo finansines ataskaitas. Šios finansinės ataskaitos turi atitikti Sąjungos patvirtintus tarptautinius apskaitos standartus. Jei dėl oro navigacijos paslaugų teikėjo teisinio statuso neįmanoma laikytis visų tarptautinių apskaitos standartų, paslaugų teikėjas užtikrina, kad jų būtų laikomasi kiek įmanoma didesniu mastu. Oro navigacijos paslaugų teikėjai skelbia metines ataskaitas ir yra reguliariai atliekamas nepriklausomas šioje dalyje nurodytų jų finansinių ataskaitų auditas.

2. Nacionalinės priežiūros institucijos ir VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra turi teisę susipažinti su jų priežiūrų oro navigacijos paslaugų teikėjų finansinėmis ataskaitomis. Valstybės narės gali nuspręsti teisę susipažinti su šiomis finansinėmis ataskaitomis suteikti ir kitoms priežiūros institucijoms.

3. Oro navigacijos paslaugų teikėjai kiekvienos oro navigacijos paslaugos apskaitą savo vidaus apskaitos sistemoje tvarko atskirai, kaip jie privalėtų daryti, jei šias paslaugas teiktų atskiros įmonės – taip siekiama išvengti diskriminavimo, kryžminio subsidijavimo ir konkurencijos iškraipymo. Oro navigacijos paslaugų teikėjas kiekvienos veiklos apskaitą atskirai tvarko ir tais atvejais, kai:

a) jis teikia pagal 8 straipsnio 1 dalį perkamas oro navigacijos paslaugas ir į tos nuostatos taikymo sritį nepatenkančias oro navigacijos paslaugas;

b) jis teikia oro navigacijos paslaugas ir vykdo kitą bet kokios rūšies veiklą, įskaitant bendrą informacijos paslaugų teikimą;

c) jis teikia oro navigacijos paslaugas Sąjungoje ir trečiosiose šalyse.

Nustatytosios sąnaudos, faktinės sąnaudos ir teikiant oro navigacijos paslaugas gautos pajamos suskirstomos į su darbuotojais susijusias sąnaudas, kitas (su darbuotojais nesusijusias) veiklos sąnaudas, nusidėvėjimo sąnaudas, kapitalo sąnaudas, su VRAĮ funkcijas atliekančiais Agentūrai mokamomis mokesčiais ir rinkliavomis susijusias sąnaudas ir ypatingąsias sąnaudas ir skelbiamos viešai, laikantis konfidencialios informacijos apsaugos reikalavimų.

4. Nacionalinė priežiūros institucija arba jos patvirtintas nuo atitinkamo oro navigacijos paslaugų teikėjo nepriklausomas subjektas atlieka pagal 19 straipsnio 6 dalį pateiktų finansinių duomenų apie sąnaudas ir pajamas, taip pat kitos vienetiniams tarifams apskaičiuoti svarbios informacijos auditą arba patikrinimą. Audito išvados skelbiamos viešai.“

63) 22 straipsnis tampa 31 straipsniu (pateikiamu iš dalies pakeisto pasiūlymo IV skyriuje). Jo pavadinimas pakeičiamas į „Bendrajam oro eismui aktualių veiklos duomenų teikimas ir galimybė susipažinti su jais“, o tekstas performuluojamas taip:

„1. Visi oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai, oro uostai ir tinklo valdytojas, nepažeisdami saugumo ar gynybos politikos interesų, nediskriminacinėmis sąlygomis tikruoju laiku, be kita ko, tarpvalstybiniu ir Sąjungos mastu, teikia bendrajam oro eismui aktualius veiklos duomenis. Šiais teikiamais duomenimis gali naudotis sertifikuoti arba deklaracijas pateikę oro eismo paslaugų teikėjai, oro navigacijos paslaugų teikimu įrodomai suinteresuoti subjektai, oro erdvės naudotojai, oro uostai ir tinklo valdytojas. Duomenys naudojami tik veiklos vykdymo tikslais.

2. 1 dalyje nurodytos paslaugos kainos grindžiamos ribinėmis duomenų pateikimo sąnaudomis.

3. Galimybė susipažinti su 1 dalyje nurodytais aktualiais veiklos duomenimis suteikiama už saugos priežiūrą, veiklos rezultatų priežiūrą ir tinklo priežiūrą atsakingoms institucijoms, be kita ko, Agentūrai.

4. Komisija gali nustatyti išsamius reikalavimus, susijusius su 1 dalyje numatytu duomenų teikimu, 3 dalyje nurodyta galimybe su jais susipažinti ir 2 dalyje nurodytų kainų nustatymo metodika. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

64) Įterpiamas naujas 12 straipsnis „Maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų klasifikacija“, suformuluotas taip:

„1. Prieš prasidedant kiekvienam ataskaitiniam laikotarpiui kiekviena valstybė narė praneša Komisijai apie tai, kurias oro navigacijos paslaugas, tuo laikotarpiu teiksima oro erdvėje, už kurią ta valstybė narė atsakinga, ji ketina priskirti prie maršruto oro navigacijos paslaugų ir kurias – prie terminalo oro navigacijos paslaugų. Kartu kiekviena valstybė narė Komisijai nurodo oro eismo paslaugų teikėjus, paskirtus teikti tas atitinkamas paslaugas.

2. Likus pakankamai laiko iki atitinkamo ataskaitinio laikotarpio pradžios Komisija priima kiekvienai valstybei narei skirtus įgyvendinimo sprendimus, kuriuose nustato, ar numatyta atitinkamų paslaugų klasifikacija atitinka 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytus kriterijus. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia nuomonę, padedančią Komisijai atlikti analizę ir parengti tuos sprendimus.

3. Jeigu pagal 2 dalį priimtame sprendime nustatoma, kad numatyta klasifikacija neatitinka 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytų kriterijų, atitinkama valstybė narė, atsižvelgdama į tą sprendimą, pateikia naują pranešimą, parengtą užtikrinant atitiktį tiems kriterijams. Komisija pagal 2 dalį priima sprendimą dėl šio pranešimo.

4. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus rengia remdamiesi klasifikacijomis, kurias Komisija pripažino atitinkančiomis 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytus kriterijus. Tomis pačiomis klasifikacijomis remiasi ir VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 13 straipsnio 3 dalį vertindama sąnaudų paskirstymą maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms.“

65) Įterpiamas naujas 13 straipsnis „Paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planai ir tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai“, suformuluotas taip:

„1. Maršruto oro eismo paslaugas teikti paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima kiekvieno ataskaitinio laikotarpio veiklos rezultatų planų, susijusių su visomis jų teikiamomis ir atitinkamais atvejais jų iš kitų paslaugų teikėjų perkamomis maršruto oro navigacijos paslaugomis, projektus.

Veiklos rezultatų planų projektai priimami po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Juose nustatomi su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derantys maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai. Rengiant šiuos veiklos rezultatų planų projektus atsižvelgiama į Europos OEV pagrindinį planą. Veiklos rezultatų planų projektai skelbiami viešai.

2. Į 1 dalyje nurodytus maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus įtraukiama aktuali tinklo valdytojo pateikta informacija. Prieš priimdami tuos planų projektus, paskirti oro eismo paslaugų teikėjai konsultuojasi su oro erdvės naudotojų atstovais ir prireikus karinėmis institucijomis, oro uostų operatoriais ir oro uostų koordinatoriais. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai taip pat pateikia tuos planus už jų sertifikavimą atsakingai nacionalinei kompetentingai institucijai – ji patikrina atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

3. Maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektuose nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai turi derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais visų pagrindinių sričių veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti papildomas trečioje pastraipoje nustatytas sąlygas.

Nustatant, ar maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, remiamasi šiais kriterijais:

a) jei kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais yra nustatytos paskirstytosios vertės – veiklos rezultatų plano projekte nurodytų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių palyginimu su tomis paskirstytosiomis vertėmis;

b) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per bendrą laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

c) atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo numatomų veiklos rezultatų palyginimu su tai pačiai lyginamajai grupei priklausančių kitų oro eismo paslaugų teikėjų numatomais veiklos rezultatais.

Be to, veiklos rezultatų plano projektas turi atitikti šias sąlygas:

a) pagrindinės prielaidos, kuriomis remiantis nustatomi tiksliniai rodikliai ir priemonės jiems per ataskaitinį laikotarpį pasiekti, be kita ko, bazinės vertės, eismo prognozės ir ekonominės prielaidos, turi būti tikslios, tinkamos ir nuoseklios;

b) veiklos rezultatų plano projektas turi būti išsamus – jame turi netrūkti duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos;

c) rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės turi atitikti 20 straipsnio nuostatas.

4. Atsižvelgdama į 10 straipsnio 3 dalies k punkte nurodytą metodiką ir į Komisijos pagal 12 straipsnį įvertintą skirtingų paslaugų klasifikaciją, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra įvertina sąnaudų paskirstymą maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms.

5. 1 dalyje nurodyti maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai, įskaitant atitinkamais atvejais sąnaudų paskirstymo maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms sąmatą, pateikiami vertinti ir tvirtinti VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai.

6. Jei oro eismo paslaugų teikėjas yra paskirtas teikti ir maršruto, ir terminalo oro navigacijos paslaugas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pirmiausia pagal 4 dalį įvertina sąnaudų paskirstymą atitinkamoms paslaugoms.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad sąnaudų paskirstymas neatitinka 4 dalyje nurodytos metodikos ar klasifikacijos, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia naują veiklos rezultatų plano projektą, parengtą laikantis tos metodikos ir tos klasifikacijos.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad sąnaudų paskirstymas atitinka tą metodiką ir tą klasifikaciją, ji priima atitinkamą sprendimą ir praneša apie tai paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui ir atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai. Nacionalinė priežiūros institucija privalo laikytis tame sprendime pateiktų su sąnaudų paskirstymu susijusių išvadų atlikdama 14 straipsnyje nurodytą terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų plano projekto vertinimą.

7. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atlieka maršruto oro navigacijos paslaugų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų vertinimą. Tais atvejais, kai taikoma 6 dalis, šis vertinimas atliekamas po to, kai priimamas 6 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytas sprendimas dėl sąnaudų paskirstymo.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, ji jį patvirtina.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad vienas ar keli maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais arba kad veiklos rezultatų planas neatitinka 3 dalyje nustatytų papildomų sąlygų, ji atsisako jį patvirtinti.

8. Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 7 dalį atsisako patvirtinti veiklos rezultatų plano projektą, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia peržiūrėtą veiklos rezultatų plano projektą, kurį rengiant, be kita ko, prireikus pakoreguojami tiksliniai rodikliai.

9. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atlieka 8 dalyje nurodyto peržiūrėto veiklos rezultatų plano projekto vertinimą. Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra jį patvirtina.

Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas tų kriterijų ir sąlygų neatitinka, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atsisako jį patvirtinti ir pareikalauja, kad paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateiktų galutinį veiklos rezultatų plano projektą.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, atsižvelgdama į 7 dalyje nurodytame sprendime padarytas išvadas, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui nustato su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derančius tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tie VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir aprašomos priemonės jiems pasiekti.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas tik dėl to, kad neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, kurie buvo nustatyti veiklos rezultatų plano projekte ir, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, nebuvo tenkinamos.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir dėl to, kad jis taip pat neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros pagal trečią pastraipą nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, aprašomos priemonės jiems pasiekti ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, nebuvo tenkinamos.

10. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros patvirtintus veiklos rezultatų planų projektus kaip galutinius planus ir juos paskelbia viešai.

11. Laikydamosi pagal 18 straipsnį priimtuose įgyvendinimo aktuose nurodytų terminų, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra rengia reguliarias maršruto oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų stebėsenos ataskaitas, be kita ko, reguliariai vertina, kiek pasiekti maršruto paslaugų srities Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir tų vertinimų rezultatus skelbia viešai.

Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai teikia oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatams stebėti reikalingą informaciją ir duomenis. Tai, be kita ko, apima su faktinėmis sąnaudomis ir pajamomis susijusią informaciją ir duomenis. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nebuvo pasiekti arba veiklos rezultatų planas nebuvo tinkamai įgyvendintas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra priima sprendimus, kuriais pareikalaujama, kad oro eismo paslaugų teikėjai imtųsi taisomųjų priemonių. Kai tai objektyviai būtina, šios taisomosios priemonės gali apimti reikalavimą oro eismo paslaugų teikėjui perduoti atitinkamų paslaugų teikimą kitam oro eismo paslaugų teikėjui. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir toliau nepasiekiami arba veiklos rezultatų planas ir toliau įgyvendinamas netinkamai, arba nustatytos taisomosios

priemonės netaikomos arba taikomos netinkamai, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 24 straipsnio 2 dalį atlieka tyrimą ir pateikia nuomonę Komisijai. Komisija gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.“

66) Įterpiamas naujas 14 straipsnis „Paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planai ir tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai“, suformuluotas taip:

„1. Terminalo oro eismo paslaugas teikti paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima kiekvieno ataskaitinio laikotarpio veiklos rezultatų planų, susijusių su visomis jų teikiamomis ir atitinkamais atvejais jų iš kitų paslaugų teikėjų perkamomis terminalo oro navigacijos paslaugomis, projektus.

Veiklos rezultatų planų projektai priimami po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Juose nustatomi su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derantys terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai. Rengiant šiuos veiklos rezultatų planų projektus atsižvelgiama į Europos OEI pagrindinį planą. Veiklos rezultatų planų projektai skelbiami viešai.

2. Į 1 dalyje nurodytus terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus įtraukiama aktuali tinklo valdytojo pateikta informacija. Prieš priimdami tuos planų projektus, paskirti oro eismo paslaugų teikėjai konsultuojasi su oro erdvės naudotojų atstovais ir prireikus karinėmis institucijomis, oro uostų operatoriais ir oro uostų koordinatoriais. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai taip pat pateikia tuos planus už jų sertifikavimą atsakingai nacionalinei kompetentingai institucijai – ji patikrina atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

3. Terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektuose nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai turi derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais visų pagrindinių sričių veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti papildomas trečioje pastraipoje nustatytas sąlygas.

Nustatant, ar terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, remiamasi šiais kriterijais:

a) jei kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais yra nustatytos paskirstytosios vertės – veiklos rezultatų plano projekte nurodytų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių palyginimu su tomis paskirstytosiomis vertėmis;

b) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per bendrą laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

c) atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo numatomų veiklos rezultatų palyginimu su tai pačiai lyginamajai grupei priklausančių kitų oro eismo paslaugų teikėjų numatomais veiklos rezultatais.

Be to, veiklos rezultatų plano projektas turi atitikti šias sąlygas:

a) pagrindinės prielaidos, kuriomis remiantis nustatomi tiksliniai rodikliai ir priemonės jiems per ataskaitinį laikotarpį pasiekti, be kita ko, bazinės vertės, eismo prognozės ir ekonominės prielaidos, turi būti tikslios, tinkamos ir nuoseklios;

b) veiklos rezultatų plano projektas turi būti išsamus – jame turi būti įtraukti duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos;

c) rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės turi atitikti 20 straipsnio nuostatas.

4. 1 dalyje nurodyti terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai pateikiami vertinti ir tvirtinti nacionalinei priežiūros institucijai.

5. Jei oro eismo paslaugų teikėjas yra paskirtas teikti ir maršruto, ir terminalo oro navigacijos paslaugas, nacionalinei priežiūros institucijai turi būti pateiktas tas terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų plano projektas, dėl kurio gautas teigiamas VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros pagal 13 straipsnio 6 dalies trečią pastraipą priimtas sprendimas dėl sąnaudų paskirstymo.

6. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, nacionalinė priežiūros institucija atlieka terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų vertinimą. Tais atvejais, kai taikoma 5 dalis, nacionalinė priežiūros institucija savo vertinimą grindžia VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros sprendimo dėl sąnaudų paskirstymo išvadomis.

Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, ji jį patvirtina.

Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad vienas ar keli terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais arba kad veiklos rezultatų planas neatitinka 3 dalyje nustatytų papildomų sąlygų, ji atsisako jį patvirtinti.

7. Jei nacionalinė priežiūros institucija pagal 6 dalį atsisako patvirtinti veiklos rezultatų plano projektą, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia peržiūrėtą veiklos rezultatų plano projektą, kurį rengiant, be kita ko, prireikus pakoreguojami tiksliniai rodikliai.

8. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, nacionalinė priežiūros institucija atlieka 7 dalyje nurodyto peržiūrėto veiklos rezultatų plano projekto vertinimą. Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, nacionalinė priežiūros institucija jį patvirtina.

Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas tų kriterijų ir sąlygų neatitinka, nacionalinė priežiūros institucija atsisako jį patvirtinti ir pareikalauja, kad paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateiktų galutinį veiklos rezultatų plano projektą.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, nacionalinė priežiūros institucija, atsižvelgdama į 6 dalyje nurodytame sprendime padarytas išvadas, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui nustato su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derančius tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Galutiniam veiklos rezultatų plano projekte,

kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tie nacionalinės priežiūros institucijos nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir aprašomos priemonės jiems pasiekti.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas tik dėl to, kad neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, kurie buvo nustatyti veiklos rezultatų plano projekte ir, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, nebuvo tenkinamos.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir dėl to, kad jis taip pat neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi nacionalinės priežiūros institucijos pagal trečią pastraipą nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, aprašomos priemonės jiems pasiekti ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, nebuvo tenkinamos.

9. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima nacionalinės priežiūros institucijos patvirtintus veiklos rezultatų planų projektus kaip galutinius planus ir juos paskelbia viešai.

10. Atitinkama nacionalinė priežiūros institucija rengia reguliarias terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų stebėsenos ataskaitas, be kita ko, reguliariai vertina, kiek pasiekti oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir tų vertinimų rezultatus skelbia viešai.

Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai teikia oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatams stebėti reikalingą informaciją ir duomenis. Tai, be kita ko, apima su faktinėmis sąnaudomis ir pajamomis susijusią informaciją ir duomenis.

Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nebuvo pasiekti arba veiklos rezultatų planas nebuvo tinkamai įgyvendintas, nacionalinė priežiūros institucija priima sprendimus, kuriais pareikalaujama, kad oro eismo paslaugų teikėjai imtųsi taisomųjų priemonių. Kai tai objektyviai būtina, šios taisomosios priemonės gali apimti reikalavimą oro eismo paslaugų teikėjui perduoti atitinkamų paslaugų teikimą kitam oro eismo paslaugų teikėjui. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir toliau nepasiekiami arba veiklos rezultatų planas ir toliau įgyvendinamas netinkamai, arba nustatytos taisomosios priemonės netaikomos arba taikomos netinkamai, nacionalinė priežiūros institucija gali paprašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros atlikti tyrimą pagal 24 straipsnio 2 dalį, o Komisija gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.

11. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos pagal šį straipsnį priimti sprendimai galėtų būti peržiūrimi teismine tvarka.

12. Jei nacionalinės priežiūros institucijos užduotis pagal 3 straipsnio 8 dalį vykdo VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai teikiami VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai kartu su maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektais. Jei Agentūra priima 13 straipsnio 6 dalies trečioje pastraipoje nurodytą sprendimą dėl sąnaudų paskirstymo, ji privalo šio sprendimo

laikytis atlikdama terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektų vertinimą.“

67) Įterpiamas naujas 15 straipsnis „VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vaidmuo vykdant terminalo oro navigacijos paslaugų Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių stebėseną“, suformuluotas taip:

„1. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra reguliariai Sąjungos mastu apžvelgia terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatus ir jų santykį su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais.

2. Kad būtų galima parengti 1 dalyje nurodytą apžvalgą, nacionalinės priežiūros institucijos VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai pateikia 14 straipsnio 10 dalyje nurodytas ataskaitas ir visą kitą informaciją, kurios VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra gali paprašyti tais tikslais.“

68) Įterpiamas naujas 16 straipsnis „Tinklo veiklos rezultatų planas“, suformuluotas taip:

„1. Tinklo valdytojas rengia kiekvieno ataskaitinio laikotarpio tinklo veiklos rezultatų planą, susijusį su visomis tinklo atliekamomis funkcijomis, projektus.

Tinklo veiklos rezultatų plano projektas parengiamas po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Jame nustatomi tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai.

2. Tinklo veiklos rezultatų plano projektas pateikiamas VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai ir Komisijai.

VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia jai nuomonę dėl tinklo veiklos rezultatų plano projekto remdamasi šiais pagrindiniais kriterijais:

a) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

b) vertinimu, ar tinklo veiklos rezultatų plano projektas yra išsamus, t. y. ar jame netrūksta duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos.

Jei Komisija nustato, kad tinklo veiklos rezultatų plano projektas yra išsamus ir jame numatytas pakankamas veiklos rezultatų gerėjimas, ji jį priima kaip galutinį planą. Priešingu atveju Komisija gali paprašyti tinklo valdytojo pateikti peržiūrėtą tinklo veiklos rezultatų plano projektą.“

69) Įterpiamas naujas 17 straipsnis „Tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų peržiūra ataskaitiniu laikotarpiu“, suformuluotas taip:

„1. Jei Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ataskaitiniu laikotarpiu tampa nebetinkami dėl iš esmės pasikeitusių aplinkybių, Komisija juos peržiūri, jei tokia peržiūra yra būtina ir proporcinga. Tokiam sprendimui taikomas 11 straipsnis. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai po tokios peržiūros priima naujus veiklos rezultatų planų projektus – tam taikomi 13 ir 14 straipsniai. Tinklo valdytojas parengia naują tinklo veiklos rezultatų plano projektą – tam taikomas 16 straipsnis.

2. Sprendime dėl 1 dalyje nurodytų peržiūrėtų Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių pateikiamos pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikytinos iki tol, kol bus pradėti taikyti pagal 13 straipsnio 6 dalį ir 14 straipsnio 6 dalį priimti galutiniai veiklos rezultatų planai.

3. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai gali prašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros, jei tai susiję su maršruto oro navigacijos paslaugomis, arba nacionalinės priežiūros institucijos, jei tai susiję su terminalo oro navigacijos paslaugomis, leisti ataskaitiniu laikotarpiu peržiūrėti vieną ar kelis tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Tokį prašymą galima pateikti, jei pasiekiamos įspėjamosios ribos arba jei paskirti oro eismo paslaugų teikėjai įrodo, kad pradiniai duomenys, prielaidos ir argumentai, kuriais pagrįsti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, yra iš esmės ir ilgą laiką nebetinkami dėl aplinkybių, kurių nebuvo įmanoma numatyti tuo metu, kai buvo priimamas veiklos rezultatų planas.

4. Atlikti numatytą peržiūrą VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, jei tai susiję su maršruto oro navigacijos paslaugomis, arba nacionalinė priežiūros institucija, jei tai susiję su terminalo oro navigacijos paslaugomis, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui leidžia tik jei ta peržiūra yra būtina ir proporcinga ir su sąlyga, kad peržiūrėti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai tebederės su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais. Gavę leidimą atlikti peržiūrą paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima naujus veiklos rezultatų planų projektus laikydamiesi 13 ir 14 straipsniuose nustatytų procedūrų.“

70) Įterpiamas naujas 18 straipsnis „Veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimas“, suformuluotas taip:

„Veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimo tikslais Komisija patvirtina išsamius reikalavimus ir procedūras, susijusius su 10 straipsnio 3 dalimi ir 11, 12, 13, 14, 15, 16 ir 17 straipsniais, visų pirma su veiklos rezultatų planų projektų rengimu, tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymu, jų vertinimo kriterijais ir sąlygomis, sąnaudų paskirstymo maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms metodika, veiklos rezultatų stebėsena, taisomųjų priemonių nustatymu ir visų procedūrų terminais. Tie reikalavimai ir procedūros nustatomi įgyvendinimo akte, priimamame laikantis 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“

71) Įterpiamas naujas 20 straipsnis „Rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės“, suformuluotas taip:

„1. Maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės sudaro pagal 13 ir 14 straipsnį priimtuose veiklos rezultatų planuose nurodytos nustatytosios sąnaudos, susijusios su tų paslaugų teikimu atitinkamoje maršruto rinkliavų zonoje ir terminalo rinkliavų zonoje.

2. 1 dalyje nurodytos nustatytosios sąnaudos apima su reikiama infrastruktūra ir paslaugomis susijusias sąnaudas, atitinkamas palūkanų už investicijas į kapitalą sumas ir turto nusidėvėjimo sumas, taip pat techninės priežiūros, veiklos, valdymo ir administravimo sąnaudas.

3. 1 dalyje nurodytos nustatytosios sąnaudos taip pat apima šias sąnaudas:

a) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su mokesčiais ir rinkliavomis, mokamais VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai;

b) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su nacionalinių priežiūros institucijų vykdoma tų paslaugų teikėjų priežiūros ir sertifikavimo veikla, arba tokių sąnaudų dalį, nebent joms padengti valstybėse narėse būtų naudojami kiti finansiniai ištekliai;

c) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su oro navigacijos paslaugų teikimu ir tinklo funkcijomis, įskaitant tinklo valdytojų pavestas užduotis, nebent tokioms sąnaudoms padengti valstybėse narėse būtų naudojami kiti finansiniai ištekliai.

4. Į nustatytąsias sąnaudas neįskaičiuojamos sąnaudos, susijusios su 42 straipsnyje nurodytomis valstybių narių taikomomis sankcijomis ir su 13 straipsnio 11 dalyje bei 14 straipsnio 10 dalyje nurodytomis taisomosiomis priemonėmis.

5. Maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų kryžminis subsidijavimas neleidžiamas. Sąnaudos, susijusios ir su maršruto oro navigacijos paslaugomis, ir su terminalo oro navigacijos paslaugomis, taikant skaidrią metodiką proporcingai paskirstomos maršruto oro navigacijos paslaugoms ir terminalo oro navigacijos paslaugoms. Tai pačiai vienai iš šių dviejų kategorijų priklausančių skirtingų oro navigacijos paslaugų kryžminis subsidijavimas leidžiamas tik jei tai pateisinama objektyviomis priežastimis ir skaidriai nurodoma pagal 25 straipsnio 3 dalį.

6. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai išsamią informaciją apie savo sąnaudų bazes pateikia VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai, nacionalinėms priežiūros institucijoms ir Komisijai. Šiuo tikslu, laikantis 25 straipsnio 3 dalyje nurodyto apskaitos atskyrimo principo, sąnaudos suskirstomos į su darbuotojais susijusias sąnaudas, kitas (su darbuotojais nesusijusias) veiklos sąnaudas, nusidėvėjimo sąnaudas, kapitalo sąnaudas, su VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai mokamomis mokesčiais ir rinkliavomis susijusias sąnaudas ir ypatingąsias sąnaudas.“

72) Įterpiamas naujas 21 straipsnis „Vienetinių tarifų nustatymas“, suformuluotas taip:

„1. Atsižvelgiant į veiklos rezultatų planuose nurodytas nustatytąsias sąnaudas ir juose pateiktas eismo prognozes, taip pat į taikytinas su ankstesniais metais susijusias korekcijas ir kitas pajamas, kalendoriniams metams nustatomi kiekvienos rinkliavų zonos vienetiniai tarifai.

2. Vienetinius tarifus nustato nacionalinės priežiūros institucijos – jos tai padaro po to, kai VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra patikrina, ar jie atitinka 19, 20 ir šį straipsnius. Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad vienetinis tarifas neatitinka tų reikalavimų, atitinkama nacionalinė priežiūros institucija, atsižvelgdama į tai, jį peržiūri. Jei vienetinis tarifas ir toliau neatitinka tų reikalavimų, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 24 straipsnio 2 dalį atlieka tyrimą ir pateikia nuomonę Komisijai, o ši gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.

Jei dėl pernelyg intensyvaus eismo kyla didelių tinklo problemų, be kita ko, pablogėja aplinkosauginis veiksmingumas, Komisija gali, laikydamasi 37 straipsnio 3 dalyje nustatytos nagrinėjimo procedūros, priimti įgyvendinimo reglamentą, kuriame rinkliavų taikymo tikslais būtų nustatytas visoje Bendro Europos dangaus oro erdvėje taikytinas bendras maršruto oro navigacijos paslaugų vienetinis tarifas ir išsamios jo taikymo taisyklės ir procedūros. Pirmoje pastraipoje nurodytas bendras vienetinis tarifas apskaičiuojamas remiantis atitinkamų oro navigacijos paslaugų teikėjų taikomų skirtingų vienetinių tarifų svertiniu vidurkiu. Taikant bendrą vienetinį tarifą gautos pajamos perskirstomos siekiant užtikrinti, kad nebūtų daromas poveikis atitinkamų oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms.“

73) Įterpiamas naujas 22 straipsnis „*Rinkliavų nustatymas*“, suformuluotas taip:

„1. Oro erdvės naudotojams nediskriminacinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į atitinkamų skirtingų tipų orlaivių santykinius gabenimo pajėgumus, taikomos rinkliavos už oro navigacijos paslaugų teikimą. Taikant skirtingiems oro erdvės naudotojams rinkliavas už naudojimąsi ta pačia paslauga, nedaroma jokio skirtumo dėl naudotojo nacionalinės priklausomybės ar kategorijos.

2. Konkrečiam skrydžiui tam tikroje maršruto rinkliavų zonoje taikoma maršruto oro navigacijos paslaugų rinkliava apskaičiuojama remiantis nustatyto tos maršruto rinkliavų zonos vienetiniu tarifu ir su tuo skrydžiu susijusių maršruto paslaugų vienetų skaičiumi. Rinkliavą sudaro vienas ar keli objektyviais veiksniais pagrįsti kintamieji komponentai.

3. Konkrečiam skrydžiui tam tikroje terminalo rinkliavų zonoje taikoma terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliava apskaičiuojama remiantis nustatyto tos terminalo rinkliavų zonos vienetiniu tarifu ir su tuo skrydžiu susijusių terminalo paslaugų vienetų skaičiumi. Apskaičiuojant terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliavą, skrydžio artėjimo tūpti ir išvykimo etapai skaičiuojami kaip vienas skrydis. Rinkliavą sudaro vienas ar keli objektyviais veiksniais pagrįsti kintamieji komponentai.

4. Tam tikri oro erdvės naudotojai, ypač vykduojantieji skrydžius lengvaisiais ir valstybiniais orlaiviais, gali būti atleidžiami nuo oro navigacijos rinkliavų su sąlyga, kad tokio atleidimo nuo rinkliavų sąnaudos padengiamos iš kitų išteklių ir jų netenka dengti kitiems oro erdvės naudotojams.

5. Siekiant skatinti oro navigacijos paslaugų teikėjus, oro uostus ir oro erdvės naudotojus padėti didinti aplinkosauginį veiksmingumą arba gerinti paslaugų kokybę, pavyzdžiui, naudoti daugiau tvarių alternatyviųjų degalų, didinti pajėgumus, mažinti vėlavimų, užtikrinti tvarią plėtrą ir kartu išlaikyti optimalų saugos lygį (visų pirma tam, kad būtų įgyvendintas Europos OEV pagrindinis planas), rinkliavos moduliuojamos. Moduliavimas atliekamas taikant finansiškai palankias arba nepalankias priemones ir nedarant poveikio oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms.“

74) Įterpiamas naujas 23 straipsnis „*Rinkliavų sistemos įgyvendinimas*“, suformuluotas taip:

„Rinkliavų sistemos įgyvendinimo tikslais Komisija patvirtina išsamius reikalavimus ir procedūras, susijusius su 19, 20, 21 ir 22 straipsniais, visų pirma su sąnaudų bazėmis ir nustatytosiomis sąnaudomis, vienetinių tarifų nustatymu, paskatų sistemomis, rizikos pasidalijimo mechanizmais ir rinkliavų moduliavimu. Tie reikalavimai ir procedūros nustatomi įgyvendinimo akte, priimamame laikantis 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“

Naujas IV skyrius „Tinklo valdymas“

75) Įtraukiamas naujas IV skyrius „*Tinklo valdymas*“.

76) Šį skyrių sudaro 26–31 straipsniai.

77) Dėl 26, 27 ir 29–31 straipsnių žr. 58, 60, 61 ir 63 punktus.

78) Įtraukiamas naujas 28 straipsnis „*Tinklo valdytojo finansinės apskaitos skaidrumas*“, kurio tekstas suformuluotas taip:

„1. Tinklo valdytojas rengia, teikia ir skelbia savo finansines ataskaitas. Tos finansinės ataskaitos turi atitikti Sąjungos patvirtintus tarptautinius apskaitos standartus. Jei dėl tinklo valdytojo teisinio statuso neįmanoma laikytis visų tarptautinių apskaitos standartų, tinklo valdytojas užtikrina, kad jų būtų laikomasi kiek įmanoma didesniu mastu.

2. Tinklo valdytojas skelbia metines ataskaitas ir yra reguliariai atliekamas nepriklausomas jo auditas.“

V skyrius „Oro erdvė, sąveikumas ir technologinės inovacijos“

79) IV skyrius tampa V skyriumi, o jo pavadinimas performuluojamas į „Oro erdvė, sąveikumas ir technologinės inovacijos“.

80) 23 straipsnis tampa 32 straipsniu ir performuluojamas taip:

„Nedarydamas poveikio valstybių narių teisei skelbti oro navigacijos informaciją bei užtikrinamas suderinamumą su tokios informacijos skelbimo tvarka, tinklo valdytojas, bendradarbiaudamas su Komisija, sukuria Sąjungos masto oro navigacijos informacijos infrastruktūrą, kuria užtikrinamos geresnės galimybės gauti aukštos kokybės lengvai prieinamu būdu pateikiamą elektroninę oro navigacijos informaciją, atitinkančią visų atitinkamų naudotojų poreikius, susijusius su duomenų kokybe ir savalaikiškumu. Taip teikiamą oro navigacijos informaciją sudaro tik Reglamento (ES) 2018/1139 VIII priedo 2.1 punkte nustatytus esminius reikalavimus atitinkanti informacija.“

81) 24 straipsnis išbraukiamas.

82) Įtraukiamas naujas 33 straipsnis „Lankstus oro erdvės naudojimas“, suformuluotas taip:

„1. Atsižvelgdamos į jų kompetencijai priklausančius karinius aspektus, valstybės narės užtikrina ICAO apibrėžtos ir Eurokontrolės išplėtos lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą Bendrame Europos danguje, siekdamos palengvinti oro erdvės ir oro eismo valdymą įgyvendinant bendrąją transporto politiką ir laikantis Europos OEV pagrindinio plano.

2. Bendrosios transporto politikos kontekste valstybės narės kasmet teikia Komisijai lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo oro erdvėje, už kurią jos yra atsakingos, ataskaitas.

3. Jei, pirmiausia valstybėms narėms pateikus ataskaitas, tampa būtina sustiprinti ir suderinti lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą Bendrame Europos danguje, Komisija priima bendrosios transporto politikos priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

83) Įtraukiamas naujas 34 straipsnis „Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) koordinavimas“, suformuluotas taip:

„Subjektai, atsakingi už Sąjungos teisėje nustatytas atitinkamai SESAR apibrėžimo etapo, SESAR projektavimo etapo ir SESAR įgyvendinimo etapo koordinavimo užduotis, bendradarbiauja siekdami veiksmingai koordinuoti tuos tris etapus, kad būtų užtikrintas sklandus ir savalaikis perėjimas iš vieno etapo į kitą.

Į veiklą kuo plačiau įtraukiami visi atitinkami civiliniai ir kariniai suinteresuotieji subjektai.“

VI skyrius „Baigiamosios nuostatos“

84) V skyrius tampa VI skyriumi.

85) 25 straipsnis išbraukiamas.

86) 26 straipsnis tampa 36 straipsniu ir pakeičiamas taip:

a) 2 dalis performuluojama taip:

„6 ir 26 straipsniuose nurodyti deleguotieji įgaliojimai Komisijai suteikiami septynerių metų laikotarpiui nuo [šio reglamento paskelbimo dienos]. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.“;

b) 3 dalyje nuorodos į 11 straipsnio 7 dalį, 17 straipsnio 3 dalį ir 25 straipsnį pakeičiamos nuorodomis į 6 ir 26 straipsnius;

c) 4 dalies pradžioje įrašomas naujas sakiny:

„Prieš priimdama deleguotąją aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.“;

d) 5 dalyje nuorodos į 11 straipsnio 7 dalį, 17 straipsnio 3 dalį ir 25 straipsnį pakeičiamos nuorodomis į 6 ir 26 straipsnius.

87) 27 straipsnis tampa 37 straipsniu. 1 dalies pirmas sakiny pakeičiamas taip:

„Komisijai padeda Bendro dangaus komitetas (toliau – Komitetas), kurį sudaro po du atstovus iš kiekvienos valstybės narės ir kuriam pirmininkauja Komisija. Komitetas užtikrina, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į visų kategorijų naudotojų interesus.“

88) Dėl 28 straipsnio žr. 45 punktą.

89) 29 straipsnis išbraukiamas.

90) 30 straipsnis tampa 39 straipsniu ir performuluojamas taip:

„Sąjunga ir jos valstybės narės siekia, kad Bendras Europos dangus būtų išplėstas ir apimtų šalis, kurios nėra Europos Sąjungos narės, ir remia šį siekį. Tuo tikslu pagal susitarimus, sudarytus su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis, jos stengiasi išplėsti Bendrą Europos dangų, kad jis apimtų ir tas šalis. Be to, jos stengiasi bendradarbiauti su tomis šalimis arba pagal susitarimus dėl tinklo funkcijų, arba pagal Sąjungos ir Eurokontrolės susitarimą, kuriuo nustatomi tvirtesnio bendradarbiavimo bendrieji principai, taip stiprindamos europinį oro eismo valdymo aspektą.“

91) 31 straipsnis tampa 40 straipsniu. Jo pavadinimas pakeičiamas į „Kitų įstaigų pagalba“, o tekstas performuluojamas taip:

„Vykdama šiame reglamente nustatytas savo užduotis, Komisija gali prašyti kitų įstaigų pagalbos.“

92) 32 straipsnis tampa 41 straipsniu ir performuluojamas taip:

„1. Nei nacionalinės priežiūros institucijos, veikdamos pagal savo nacionalinės teisės aktus, nei Komisija, nei Agentūra, nepriklausomai nuo to, ar ji atlieka VRAĮ funkcijas, nei tinklo valdytojas neatskleidžia konfidencialaus pobūdžio informacijos, visų pirma informacijos apie oro navigacijos paslaugų teikėjus, jų verslo santykius arba jų sąnaudų sudedamąsias dalis.

2. 1 dalis nepažeidžia nacionalinių priežiūros institucijų, Komisijos ar VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros teisės atskleisti informaciją, kai tai būtina jų pareigoms atlikti; tokiu

atveju toks informacijos atskleidimas turi būti proporcingas ir turi būti atsižvelgiama į oro navigacijos paslaugų teikėjų, oro erdvės naudotojų, oro uostų ir kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų teisėtus interesus apsaugoti savo neskelbtiną komercinę informaciją.

3. Įgyvendinant 19–24 straipsniuose nustatytą rinkliavų sistemą teikiama informacija ir duomenys, visų pirma informacija ir duomenys apie paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų nustatytąsias sąnaudas, faktines sąnaudas ir pajamas, yra skelbiami viešai.“

93) 33 straipsnis tampa 42 straipsniu. Pirmas jo sakinyss performuluojamas taip:

„Valstybės narės nustato taisykles, kuriomis reglamentuojamos visų pirma oro erdvės naudotojams, oro uostų operatoriams ir oro navigacijos paslaugų teikėjams už šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų pažeidimus taikytinos sankcijos, ir imasi visų būtinų priemonių jų įgyvendinimui užtikrinti.“

94) 34 straipsnis tampa 43 straipsniu ir performuluojamas taip:

„1. Komisija iki 2030 m. atlieka šio reglamento taikymo vertinimą. Kai šiuo tikslu tai pagrįsta, Komisija gali paprašyti valstybių narių pateikti su šio reglamento taikymu susijusios informacijos.

2. Apie nustatytus faktus Komisija informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą. Atliekant vertinimą nustatyti faktai skelbiami viešai.“

95) 35 straipsnis tampa 44 straipsniu. Pakeičiama skyryba ir tekstas išdėstomas taip:

„Šis reglamentas nekliudo valstybei narei taikyti priemones tiek, kiek jų reikia pagrindiniams jos saugumo ar gynybos politikos interesams apsaugoti. Visų pirma tai yra tokios priemonės, kurios yra būtinos:

- a) oro erdvei, už kurią ji atsakinga pagal ICAO regioninius oro navigacijos susitarimus, prižiūrėti, be kita ko, tam, kad būtų galima aptikti, identifikuoti ir įvertinti visus tokia oro erdve besinaudojančius orlaivius, siekiant užtikrinti skrydžių saugą ir imtis veiksmų saugumo ir gynybos poreikiams patenkinti;
- b) tuo atveju, kai kyla rimtų vidaus neramumų, darančių įtaką viešosios tvarkos palaikymui;
- c) karo arba didelės tarptautinės įtampos, keliančios karo grėsmę, atveju;
- d) valstybės narės tarptautiniams įsipareigojimams, susijusiems su taikos ir tarptautinio saugumo palaikymu, įgyvendinti;
- e) karinėms operacijoms ir mokymams, be kita ko, būtinoms pratyboms, vykdyti.“

96) 36 straipsnis išbraukiamas.

97) 37 straipsnis tampa 45 straipsniu ir išbraukiama nuoroda į Reglamentą (EB) 552/2004.

98) 38 straipsnis tampa 46 straipsniu. Pradiniame pasiūlyme pateiktas jo tekstas tampa 1 dalimi ir įterpiama ši 2 dalis:

„2. 3 straipsnio 3 dalis taikoma nuo [Leidinių biurui: įrašyti datą – 48 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos].

10–24 straipsniai taikomi nuo 2023 m. liepos 1 d. Tačiau su trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu susijusios veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimo tikslais ir toliau

taikomas Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnis bei Reglamento (EB) Nr. 550/2004 15 straipsnis ir pagal juos priimti įgyvendinimo aktai.

26 straipsnio 3 dalis ir 32 straipsnis tinklo valdytojui taikomi nuo paskyrimo sprendimo, kuris įsigaliojus šiam reglamentui yra priimamas pagal 27 straipsnio 2 dalį ir apima tas nuostatas, taikymo pradžios dienos.“

Priedai

99) I priedas išbraukiamas.

100) II priedas tampa I priedu. Jo pavadinimas pakeičiamas į „Sąlygos, kurios gali būti siejamos su 6 straipsnyje nurodytais pažymėjimais“. Jo tekstas reformuluojamas taip:

„Atitinkamais atvejais su pažymėjimais gali būti susietos papildomos sąlygos, susijusios su:

a) paslaugų, kurios nėra susijusios su oro navigacijos paslaugų teikimu, atskyrimu arba jų teikimo apribojimu;

b) paslaugų teikėjo ir trečiojo subjekto sutartimis, susitarimais ar kitomis sutartinėmis priemonėmis, susijusiais su paslauga (-omis);

c) informacijos, pagrįstai reikalaujamos siekiant patikrinti atitiktį 6 straipsnio 1 dalyje nustatytiems reikalavimams, teikimu;

d) bet kokiomis kitomis teisinėmis sąlygomis, kurios nėra taikomos būtent oro navigacijos paslaugoms, pavyzdžiui, sąlygomis, susijusiomis su pažymėjimo galiojimo sustabdymu arba panaikinimu.“

101) Įtraukiamas naujas II priedas „Panaikinti reglamentai su pakeitimais“, suformuluotas taip:

„

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 (OL L 96, 2004 3 31, p. 1)	
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 (OL L 96, 2004 3 31, p. 10)	
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 (OL L 96, 2004 3 31, p. 20)	
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009 (OL L 300, 2009 11 14, p. 34)	Tik 1, 2 ir 3 straipsniai

“

102) III priedas pritaikomas atsižvelgiant į šio iš dalies pakeisto pasiūlymo sąlygas.

Siekiant palengvinti skaitymą ir nagrinėjimą, toliau pateikiamas visas iš dalies pakeisto kodifikavimo pasiūlymo tekstas.

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo

(nauja redakcija)

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į ☒ Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo ☒ ~~Europos bendrijos steigimo sutartį~~, ypač į jos ~~80 straipsnio 2 dalį~~ ☒ 100 straipsnio 2 dalį ☒,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²²,

laikydami įprastą teisėkūros procedūrą,

kadangi:

↓ naujas

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004²³, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004²⁴ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004²⁵ buvo iš esmės keičiami. Kadangi tuos reglamentus reikia keisti dar kartą, dėl aiškumo jie turėtų būti išdėstyti nauja redakcija;

²¹ ~~OL L 241, 2002 10 7, p. 24.~~ OL C [...], [...], p. [...].

²² ~~OL C 278, 2002 11 14, p. 13.~~ OL C [...], [...], p. [...].

²³ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

²⁴ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

²⁵ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

↓ 549/2004 1 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

~~Norint įgyvendinti bendrąją transporto politiką, reikia sukurti veiksmingą oro transporto sistemą, leidžiančią saugiai ir reguliariai vykdyti oro transporto paslaugas ir taip palengvinančią laisvą prekių, asmenų ir paslaugų judėjimą.~~

↓ 549/2004 2 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

~~2000 m. kovo 23 ir 24 d. savo neeiliniame Lisabonos posėdyje Europos vadovų taryba paragino Komisiją pateikti pasiūlymus dėl oro erdvės valdymo, oro eismo kontrolės ir oro eismo srautų valdymo remiantis Komisijos sukurtos Aukšto lygio grupės dėl bendro Europos dangaus darbu. Ši grupė, daugiausia sudaryta iš valstybių narių civilinių ir karinių oro navigacijos institucijų, pateikė savo ataskaitą 2000 m. lapkritį.~~

↓ 1070/2009 2 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (2) Europos Parlamentui ir Tarybai priėmus pirmą ~~Bendro Europos dangaus teisės aktų~~ paketą, t. y. ~~2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentą), 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentą), 2004 m. kovo 10 d. Reglamentą (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentą) ir 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 552/2004²⁶ dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentą)~~, buvo sukurtas tvirtas teisinis pagrindas vientisai, sąveikiai ir saugiai oro eismo valdymo (OEV) sistemai. ⇒ Priėmus antrąjį rinkinį, būtent Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1070/2009²⁷, Bendro Europos dangaus iniciatyva dar labiau sutvirtinta įvedant veiklos rezultatų sistemos ir tinklo valdytojo sąvokas, kad būtų dar labiau pagerintas Europos OEV tinklo veikimas. Reglamentas (EB) Nr. 552/2004 buvo panaikintas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1139²⁸, nes OEV sistemų, sudedamųjų dalių ir procedūrų sąveikumui užtikrinti būtinos taisyklės įtrauktos į tą reglamentą; ⇐

²⁶ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 26).

²⁷ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009, iš dalies keičiantis reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas (OL L 300, 2009 11 14, p. 34).

²⁸ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami

↓ naujas

- (3) kad būtų atsižvelgta į pakeitimus, padarytus Reglamentu (ES) 2018/1139, šio reglamento turinį reikia suderinti su Reglamentu (ES) 2018/1139 turiniu;

↓ 550/2004 3 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 (pagrindų reglamentas)²⁹ nustato bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą.~~

↓ 551/2004 4 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004 (pagrindų reglamentas)³⁰ nustato bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą.~~

↓ 551/2004 5 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (4) 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnyje Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad „kiekviena valstybė turi visas išimtinės suverenias teises į oro erdvę virš jos teritorijos“. Vadovaudamosi šiomis suverenėmis teisėmis ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ valstybės narės pagal taikytinas tarptautines konvencijas naudojasi valdžios institucijos galiomis kontroliuoti oro eismą;

↓ 1070/2009 1 konstatuojamoji dalis

- (5) ~~n~~ Norint įgyvendinti bendrąją transporto politiką, reikia sukurti veiksmingą oro transporto sistemą, leidžiančią saugiai, reguliariai ir tvariai teikti oro transporto paslaugas, optimizuoti pajėgumus ir palengvinančią laisvą prekių, asmenų ir paslaugų judėjimą;

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

²⁹ Žr. šio Oficialiojo leidinio 1 puslapį.

³⁰ Žr. šio Oficialiojo leidinio 1 puslapį.

↓ 1070/2009 37 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (6) ~~Tu~~ tuo pačiu metu siekiant pagerinti oro eismo saugos standartus ir visos OEV ir ~~oro~~ navigacijos paslaugų ~~(ONP)~~ veiklos, skirtos bendram oro eismui Europoje, rezultatus, ~~reikia~~ reikia ~~atsižvelgti į žmogiškąjį faktorių. Todėl valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę taikyti~~ ⇒ išlaikyti ⇒ „sąžiningumo kultūros“ principus. ⇒ Turėtų būti atsižvelgta į Bendro Europos dangaus iniciatyvos socialinių klausimų ekspertų grupės nuomones ir rekomendacijas³¹; ⇒

↓ naujas

- (7) OEV aplinkosauginio veiksmingumo pagerinimais tiesiogiai prisidedama ir prie Paryžiaus susitarime dėl klimato kaitos bei Komisijos Europos žaliajame kurse iškeltų tikslų siekimo, visų pirma mažinant aviacijos išmetamų teršalų kieki;

↓ 549/2004 6 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- ~~(8)~~ ~~2004 m.~~ ~~Valstybės narės priėmė bendrą pareiškimą dėl karinių klausimų, susijusių su~~ ~~Bendru Europos dangumi³²~~. Pagal šį pareiškimą valstybės narės visų pirma turėtų padidinti civilinį - karinį bendradarbiavimą ir, jei reikia ir tiek, kiek reikia valstybėms narėms, palengvinti jų ginkluotųjų pajėgų bendradarbiavimą visais oro eismo valdymo klausimais~~;~~

↓ 549/2004 3 konstatuojamoji dalis

~~Norint, kad oro transporto sistema veiktų sklandžiai, reikia, kad oro navigacijos paslaugų saugos lygis būtų pastovus ir aukštas, leidžiantis optimaliai panaudoti Europos oro erdvę, ir kad kelionių oru saugos lygis būtų pastovus ir aukštas, laikantis bendrojo intereso pareigos teikti oro navigacijos paslaugas, įskaitant viešąsias paslaugas. Todėl šios paslaugos turėtų būti vykdomos pagal aukščiausius atsakomybės ir kompetencijos standartus.~~

³¹ C(2017) 7518 final.

³² Žr. šio Oficialiojo leidinio 9 puslapį.

↓ 549/2004 4 konstatuojamoji dalis

~~Bendro Europos dangaus iniciatyva turėtų būti plėtojama atsižvelgiant į įsipareigojimus, kylančius iš Bendrijos ir jos valstybių narių narystės Eurokontrolėje, laikantis 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje nustatytų principų.~~

↓ 549/2004 5 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(9) Sprendimai, susiję su karinių operacijų ir mokymų turiniu, taikymo sritimi ir įgyvendinimu, ☒ pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalį ☒ nėra ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ kompetencijos klausimas.

↓ 549/2004 23 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~1987 m. gruodžio 2 d. Londone Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrai bendra deklaracija priėmė susitarimus dėl didesnio bendradarbiavimo naudojantis Gibraltaro oro uostu. Šie susitarimai dar turi būti pradėti taikyti.~~

↓ 550/2004 1 konstatuojamoji dalis

~~Valstybės narės skirtingu mastu reorganizavo savo nacionalinius oro navigacijos paslaugų teikimo sektorius, suteikdamos teikėjams daugiau savarankiškumo ir laisvės teikti paslaugas. Vis svarbiau užtikrinti, kad šioje naujoje aplinkoje būtų laikomasi būtiniausių visuomenės labai nustatytų reikalavimų.~~

↓ 550/2004 4 konstatuojamoji dalis

~~Siekiant sukurti bendrą Europos dangų, turėtų būti patvirtintos priemonės, užtikrinančios saugų ir efektyvų oro navigacijos paslaugų teikimą, atitinkantį oro erdvės organizavimą ir naudojimą, numatytą 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas)³³. Tokių paslaugų teikimo organizavimo suderinimas svarbus siekiant tinkamai patenkinti oro erdvės naudotojų poreikius ir saugiai bei efektyviai reguliuoti oro eismą.~~

³³ Žr. šio Oficialiojo leidinio 20 puslapį.

↓ 551/2004 1 konstatuojamoji dalis

~~Bendro Europos dangaus kūrimas reikalauja suderinto požiūrio reguliuojant oro erdvės organizavimą ir naudojimą.~~

↓ 551/2004 2 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Aukšto lygio grupės dėl bendro Europos dangaus 2000 m. lapkričio ataskaitoje nurodyta, kad oro erdvės suskirstymas, reguliavimas ir strateginis valdymas turėtų būti atliekamas Europos mastu.~~

↓ 551/2004 3 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~2001 m. lapkričio 30 d. Komisijos komunikatas dėl bendro Europos dangaus sukūrimo ragina įvykdyti struktūrinę reformą, kuri leistų sukurti bendrą Europos dangų palaipsniui vis labiau integruojant oro erdvės valdymą ir kuriant naujas oro eismo valdymo koncepcijas ir procedūras.~~

↓ 551/2004 6 konstatuojamoji dalis

~~Oro erdvė sudaro bendrus visų kategorijų naudotojų išteklius, kuriuos jie visi turi lanksčiai naudoti, užtikrinant teisingumą bei skaidrumą ir kartu atsižvelgiant į valstybių narių saugumo bei gynybos poreikius ir tarptautinėse organizacijose priimtus jų įsipareigojimus.~~

↓ 551/2004 7 konstatuojamoji dalis

~~Efektyvus oro erdvės valdymas yra esminis aspektas didinant oro eismo paslaugų sistemos pajėgumą, optimaliai reaguojant į įvairius naudotojų poreikius ir siekiant didžiausio oro erdvės naudojimo lankstumo.~~

↓ 549/2004 8 konstatuojamoji dalis

~~Dėl visų šių priežasčių ir norėdama išplėsti bendrą Europos dangų taip, kad į jį įeitų daugiau Europos valstybių, Bendrija, atsižvelgdama į Eurokontrolės raidą, turėtų nustatyti bendrus~~

~~tikslus ir veiklos programą, kad sutelktų Bendrijos, valstybių narių ir įvairių ekonominės veiklos dalyvių pastangas kuriant labiau integruotą veiklos vykdymo poreikius atitinkančią oro erdvę bendrą Europos dangų.~~

↓ 549/2004 24 konstatuojamoji dalis

~~Kadangi šio reglamento tikslo – bendro Europos dangaus sukūrimas – dėl tarptautinio veiklos pobūdžio negali tinkamai pasiekti valstybės narės, ir todėl jis gali būti geriau įgyvendintas Bendrijos Sąjungos lygiu, leidžiant taikyti išsamias įgyvendinimo taisykles, kuriose atsižvelgiama į konkrečias vietos sąlygas, Bendrija Sąjunga gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal minėtame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šis reglamentas nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant šio tikslo.~~

↓ 549/2004 9 konstatuojamoji dalis

~~Jei valstybės narės imasi priemonių, kad užtikrintų Bendrijos reikalavimų laikymąsi, tokio laikymosi tikrinimą atliekančios institucijos turėtų būti pakankamai nepriklausomos nuo oro navigacijos paslaugų teikėjų.~~

↓ 549/2004 10 konstatuojamoji dalis

~~Oro navigacijos tarnybų, ypač oro eismo tarnybų, kurios yra prilyginamos valdžios institucijoms, turi būti funkciškai ar struktūriškai atskirtos, ir įvairiose valstybėse narėse jos turi labai skirtingas teisinius statusus.~~

↓ 549/2004 11 konstatuojamoji dalis

~~Jei privaloma atlikti oro navigacijos paslaugų teikėjų nepriklausomą auditą, kai tas paslaugas teikia administracija arba minėtų institucijų prižiūrima tarnyba arba valstybės įstaiga, valstybių narių oficialių audito institucijų atliekami tikrinimai turėtų būti pripažįstami kaip nepriklausomas auditas, nesvarbu, ar parengtos audito ataskaitos skelbiamos, ar ne.~~

↓ 1070/2009 9 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

(10) Siekiant užtikrinti nuoseklią ir gerą paslaugų teikimo Europoje priežiūrą, nacionalinėms priežiūros institucijoms turėtų būti užtikrintas pakankamas

nepriklausomumas ir ištekliai. Tai, ~~kad numatomas toks nepriklausomumas~~, neturėtų trukdyti ~~toms valdžios institucijoms~~ nacionalinei priežiūros institucijai būti reguliavimo institucijos, kurios kompetencija apima kelis reguliuojamus sektorius, dalimi, jei ta reguliavimo institucija atitinka nepriklausomumo reikalavimus, ar būti organizaciniu požiūriu sujungta su nacionaline konkurencijos institucija vykdyti jų ~~užduotis administravimo sistemoje.~~

↓ naujas

- (11) nacionalinių priežiūros institucijų finansavimas turėtų užtikrinti jų nepriklausomumą ir galimybę joms veikti vadovaujantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principais. Tinkamos darbuotojų skyrimo procedūros turėtų padėti užtikrinti nacionalinių priežiūros institucijų nepriklausomumą, visų pirma užtikrinant, kad už strateginius sprendimus atsakingus asmenis skirtų viešosios valdžios institucija, neturinti tiesioginių nuosavybės teisių į oro navigacijos paslaugų teikėjus;

↓ 1070/2009 10 konstatuojamoji dalis
⇒ naujas

- (12) ~~n~~Nacionalinės priežiūros institucijos atlieka svarbų vaidmenį įgyvendinant ~~B~~Bendro Europos dangaus iniciatyvą, todėl ~~Komisija~~ ⇒ jos ⇒ turėtų ~~palengvinti jų bendradarbiavimą~~ ⇒ bendradarbiauti tarpusavyje, ⇒ kad būtų galima keistis ⇒ informacija apie jų darbą ir sprendimų priėmimo principus, ⇒ pažangiąja patirtimi ⇒ ir procedūromis, taip pat susijusiomis su šio reglamento taikymu, ⇒ ir formuluoti bendrą požiūrį, be kita ko, glaudžiau bendradarbiaujant regionų lygmeniu. Šis bendradarbiavimas turėtų vykti nuolat;

↓ 550/2004 6 konstatuojamoji dalis

~~Valstybės narės atsako už saugaus ir efektyvaus oro navigacijos paslaugų teikimo priežiūrą ir oro navigacijos paslaugų teikėjams Bendrijos lygiu nustatytų bendrų reikalavimų laikymosi kontrolę.~~

↓ 550/2004 7 konstatuojamoji dalis

~~Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama pavesti techninę patirtį turinčioms pripažintoms organizacijoms tikrinti, ar oro navigacijos paslaugų teikėjai laikosi Bendrijos lygiu nustatytų bendrųjų reikalavimų.~~

↓ 549/2004 17 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

~~Apie visas priemones, turinčias reikšmingų socialinių pasekmių, turėtų būti tinkamu būdu pranešta socialiniams partneriams ir su jais turėtų būti konsultuojamasi. Taip pat turėtų būti konsultuojamasi su 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimu 1998/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo³⁴ įsteigtu Sektorių dialogo komitetu.~~

↓ naujas

- (13) oro eismo paslaugų teikėjų bendradarbiavimas yra svarbi Europos OEV sistemos veiklos rezultatų gerinimo priemonė ir turėtų būti skatinamas. Valstybės narės turėtų galėti kurti bendradarbiavimo mechanizmus neapsiribodamos iš anksto nustatytais bendradarbiavimo formomis ir geografiniais rajonais;
- (14) oro navigacijos paslaugų teikėjų saugos sertifikavimą ir priežiūrą vykdo nacionalinės kompetentingos institucijos arba Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) pagal Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytus reikalavimus ir procesus. Norintiems teikti oro navigacijos paslaugas reikia nustatyti papildomus su finansiniu tvirtumu, atsakomybe ir draudimu susijusius reikalavimus ir reikalauti ekonominės pažymos. Oro navigacijos paslaugų teikėjas paslaugas turėtų galėti teikti paslaugas Sąjungoje tik jei turi ir saugos sertifikatą, ir ekonominę pažymą;
- (15) oro erdvės naudotojai neturėtų būti diskriminuojami teikiant lygiavertes oro navigacijos paslaugas;
- (16) išimties tvarka teikiamos oro eismo paslaugos turėtų būti skiriamos ir joms turėtų būti taikomi būtinieji viešojo intereso reikalavimai;
- (17) oro eismo paslaugų teikėjai arba oro uostų operatoriai turėtų galėti nuspręsti ryšio, navigacijos ir stebėjimo paslaugas (RNS), oro navigacijos informacijos paslaugas (ONI), oro eismo duomenų paslaugas (OED), meteorologijos paslaugas (MET) arba terminalo oro eismo paslaugas pirkti rinkos sąlygomis, nedarant poveikio saugos reikalavimų taikymui, jei nustato, kad toks pirkimas yra ekonomiškai naudingas. Tikimasi, kad tokio pirkimo galimybė suteiks daugiau lankstumo ir skatins paslaugų inovacijas, nedarant poveikio specialiesiems kariškių poreikiams, susijusiems su konfidencialumu, sąveikumu, sistemos atsparumu, prieiga prie duomenų ir OEV saugumu;
- (18) kai terminalo oro eismo paslaugos perkamos, joms neturėtų būti taikoma nei šiame reglamente nustatyta rinkliavų sistema, nei su tos sistemos taikymu susijusi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB³⁵ 1 straipsnio 4 dalis;
- (19) maršruto oro eismo paslaugų teikimas organizaciniu požiūriu turi būti atskirtas nuo RNS, ONI, OED, MET ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo, įskaitant apskaitos

³⁴ ~~OL L 225, 1998 8 12, p. 27.~~

³⁵ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11).

atskyrimą, kad būtų užtikrintas skaidrumas ir išvengta diskriminavimo, kryžminio subsidijavimo ir konkurencijos iškraipymo;

- (20) kai taikytina, oro navigacijos paslaugų pirkimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES³⁶ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES³⁷. Nacionalinės priežiūros institucijos turėtų užtikrinti, kad būtų įvykdyti oro navigacijos paslaugų pirkimo reikalavimai;
- (21) bepiločių orlaivių eismui valdyti reikia galimybės naudotis bendromis informacijos paslaugomis. Siekiant apriboti tokio eismo valdymo sąnaudas, bendrų informacijos paslaugų kainos turėtų būti grindžiamos sąnaudomis ir tinkamu pelno antkainiu ir jas turėtų tvirtinti nacionalinės priežiūros institucijos. Kad būtų galima teikti paslaugą, reikiamus duomenis turėtų teikti oro navigacijos paslaugų teikėjai;
- (22) veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema siekiama oro navigacijos paslaugas, teikiamas kitomis nei rinkos sąlygomis, padaryti ekonomiškesnes ir skatinti gerinti paslaugos kokybę, ir tuo tikslu į jas turėtų būti įtrauktos aktualios ir tinkamos paskatos. Siekiant šio tikslo veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema neturėtų būti taikomos paslaugoms, teikiamoms rinkos sąlygomis;
- (23) siekiant kuo didesnio efektyvumo, būtina priežiūra, susijusi su veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema, turėtų būti nukreipta į pačius paskirtus oro eismo paslaugų teikėjus;
- (24) priežiūros, susijusios su veiklos rezultatų sistema ir rinkliavų sistema, pareigos turėtų būti tinkamai paskirstytos;
- (25) atsižvelgiant į maršruto oro eismo paslaugų teikimui būdingus tarpvalstybinius ir tinklo aspektus ir į tai, kad dėl šių aspektų veiklos rezultatai turi būti vertinami pagal Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius, už maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių vertinimą ir tvirtinimą turėtų būti atsakinga Sąjungos įstaiga, kurios sprendimus teismine tvarka peržiūri apeliacinė institucija ir galiausiai Teisingumo Teismas. Siekiant užtikrinti, kad užduotys būtų vykdomos kvalifikuotai ir užtikrinant būtiną nepriklausomumą, ta Sąjungos įstaiga turėtų būti veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (VRAĮ) funkcijas atliekanti Agentūra, veikianti pagal specialias Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatytas valdymo taisykles. Atsižvelgiant į tai, kad vietos aplinkybės, būtinas terminalo oro navigacijos paslaugoms vertinti, geriausiai žino nacionalinės priežiūros institucijos, jos turėtų būti atsakingos už terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių vertinimą ir tvirtinimą. Sąnaudų paskirstymas maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms sudaro vieną abiejų rūšių paslaugoms aktualią operaciją, todėl jį turėtų prižiūrėti VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra;
- (26) maršruto ir terminalo navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai turėtų derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti tam tikrus kokybės kriterijus, kad būtų kuo labiau užtikrinta, kad nustatyti rodikliai būtų efektyviai pasiekti. Vertinimo procedūra turėtų užtikrinti, kad trūkumai būtų greitai pašalinti;

36 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/EB dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

37 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

- (27) atsižvelgiant į specifinį tinklo funkcijų pobūdį, jų veiklos rezultatams turėtų būti taikomi specialūs kriterijai. Tinklo funkcijoms neturėtų būti taikomi tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai;
- (28) rinkliavų sistema turėtų būti grindžiama principu, kad oro erdvės naudotojai turėtų sumokėti gautų paslaugų teikimo išlaidas ir kad turėtų būti atsižvelgiama tik į tas tokioms paslaugoms priskirtinas išlaidas, kurios nėra padengiamos kitaip. Su tinklo valdytoju susijusios sąnaudos turėtų būti įtrauktos į nustatytąsias sąnaudas, kurias galima įtraukti į oro erdvės naudotojams taikomas rinkliavas. Rinkliavomis turėtų būti skatinama oro navigacijos paslaugas teikti saugiai, efektyviai, veiksmingai ir tvariai, kad būtų užtikrintas aukštas saugos lygis bei didelis ekonominis efektyvumas ir pasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai; be to, jos turėtų skatinti paslaugas teikti integruotai ir kartu padėti mažinti aviacijos poveikį aplinkai;
- (29) atsižvelgiant į tarpvalstybinį aviacijos pobūdį, Sąjungos lygmeniu turėtų būti nustatyti rinkliavų moduliavimo mechanizmai aplinkosauginiam veiksmingumui ir paslaugos kokybei gerinti, ypač daugiau panaudojant tvarius alternatyvius degalus, didinant pajėgumą ir mažinant vėlavimus, kartu išlaikant optimalų saugos lygį. Nacionalinės priežiūros institucijos taip pat turėtų turėti galimybę nustatyti su terminalo paslaugomis susijusius mechanizmus vietos lygmeniu;
- (30) siekiant skatinti oro erdvės naudotojus skristi trumpiausiu maršrutu, visų pirma oro eismo spūsčių metu, turėtų būti galima nustatyti bendrą vienetinį tarifą už maršruto paslaugas visoje Bendro Europos dangaus oro erdvėje. Tokio bendro vienetinio tarifo nustatymas neturėtų daryti poveikio oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms;
- (31) turėtų būti numatyta oro navigacijos paslaugų teikėjų apskaitos skaidrumo nuostata kaip viena iš kryžminio subsidijavimo ir iškraipymų prevencijos priemonių;
- (32) OEV tinklo funkcijos turėtų prisidėti prie tvaraus oro transporto sistemos vystymosi ir padėti siekti Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių. Jos turėtų užtikrinti tvarų, našų ir aplinkos apsaugos požiūriu optimalų oro erdvės ir ribotų išteklių naudojimą, atspindėti veiklos poreikius plėtoti Europos OEV tinklo infrastruktūrą ir teikti paramą įvykus tinklo krizei. Tam tikras su šių funkcijų vykdymu susijusias užduotis turėtų atlikti tinklo valdytojas, o jo veiksmai turėtų apimti visus susijusius suinteresuotuosius subjektus;
- (33) tinklo valdytojui priimant sprendimus bendro sprendimų priėmimo procese turi būti vadovaujama tinklo interesais. Todėl bendro sprendimų priėmimo proceso dalyviai turėtų veikti kuo labiau siekdami pagerinti tinklo veikimą ir veiklos rezultatus. Bendro sprendimų priėmimo proceso procedūromis turėtų būti propaguojami tinklo interesai ir jos turi būti tokios, kad klausimai būtų išsprendžiami ir kai įmanoma pasiekiamas sutarimas;
- (34) kad oro eismo paslaugų teikėjai daugiau dėmesio skirtų klientams ir siekiant padidinti oro erdvės naudotojų galimybę daryti įtaką priimant sprendimus, kurie daro jiems poveikį, priimant svarbiausius oro eismo paslaugų teikėjų veiklos sprendimus turėtų būti veiksmingiau konsultuojamasi su suinteresuotaisiais subjektais ir užtikrinamas veiksmingesnis tų subjektų dalyvavimas;

↓ 1070/2009 11 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

~~Su sertifikatais susiję reikalavimai turėtų būti objektyviai pagrįsti ir nediskriminuojantys, proporcingi bei skaidrūs, taip pat atitikti susijusius tarptautinius standartus.~~

↓ 550/2004 2 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

~~Aukšto lygio grupės dėl bendro Europos dangaus 2000 m. lapkričio ataskaita patvirtino, kad yra būtina priimti Bendrijos lygio taisykles, atskiriančias reguliavimą nuo paslaugų teikimo ir sukuriančias sertifikavimo sistemą, kurios tikslas – išsaugoti visuomenės labai nustatytus reikalavimus, pirmiausia dėl saugos, ir patobulinti tarifų sistemą.~~

↓ 550/2004 10 konstatuojamoji
dalis

~~Kuriant bendrą oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo sistemą, kuri nustatytų tų paslaugų teikėjų teises bei pareigas ir numatytų reguliarią tokių reikalavimų laikymosi priežiūrą, turėtų būti užtikrinamas paslaugų teikimo nenutrūkstamumas.~~

↓ 550/2004 12 konstatuojamoji
dalis

~~Visos valstybės narės turėtų abipusiai pripažinti sertifikatus, kad, atsižvelgiant į saugos reikalavimus, oro navigacijos paslaugų teikėjai galėtų teikti paslaugas valstybėje narėje, kuri nėra sertifikata išdavusi šalis.~~

↓ 550/2004 14 konstatuojamoji
dalis

~~Siekiant palengvinti saugų ir oro erdvės naudotojams bei jų keleiviams naudingą valstybių narių sienas kertančio oro eismo valdymą, sertifikavimo sistema turėtų numatyti struktūrą, leidžiančią valstybėms narėms paskirti oro eismo paslaugų teikėjus neatsižvelgiant į tai, kur yra išduotas jų sertifikatas.~~

↓ 550/2004 5 konstatuojamoji
dalis

~~Šiame reglamente numatytas oro eismo paslaugų teikimas yra susijęs su valdžios institucijos galių vykdymu; šios galios nėra ekonominio pobūdžio ir nepateisina Sutarties konkurencijos taisyklių taikymo.~~

↓ 550/2004 13 konstatuojamoji
dalis

~~Ryšių, navigacijos ir priežiūros paslaugų, taip pat oro navigacijos informacijos paslaugų teikimas turėtų būti organizuojamas rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į tokių paslaugų ypatybes ir užtikrinant aukštą saugos lygį.~~

↓ 550/2004 15 konstatuojamoji
dalis

~~Remdamosi savo saugos reikalavimų analize, valstybės narės turėtų galėti paskirti vieną ar daugiau meteorologijos paslaugų teikėjų, aptarnaujančių visą ar dalį oro erdvės, už kurią jos yra atsakingos, neprivalėdamos skelbti konkurso.~~

↓ 550/2004 19 konstatuojamoji
dalis

~~Oro erdvės naudotojams nustatytų tarifų taikymo sąlygos turėtų būti teisingos ir skaidrios.~~

↓ 550/2004 20 konstatuojamoji
dalis

~~Naudotojo mokesčiai turėtų būti atlygis už oro navigacijos paslaugų teikėjų ir valstybių narių suteiktas priemones ir paslaugas. Naudotojo mokesčių dydis turėtų būti proporcingas sąnaudoms, atsižvelgiant į saugos ir ekonominio efektyvumo tikslus.~~

↓ 550/2004 21 konstatuojamoji
dalis

~~Oro erdvės naudotojai neturėtų būti diskriminuojami teikiant lygiavertes oro navigacijos paslaugas.~~

↓ 550/2004 22 konstatuojamoji
dalis

~~Oro navigacijos paslaugų teikėjai teikia tam tikras priemones ir paslaugas, tiesiogiai susijusias su orlaivių naudojimu, kurių sąnaudas jie turėtų atgauti pagal principą „naudotojas moka“, t. y. oro erdvės naudotojai turėtų padengti su jais susijusias sąnaudas naudojimo punkte ar kaip galima arčiau jo.~~

↓ 550/2004 23 konstatuojamoji
dalis

~~Svarbu užtikrinti sąnaudų, atsirandančių dėl tokių priemonių ar paslaugų, skaidrumą. Todėl bet kurie mokesčių sistemos arba dydžio pakeitimai turėtų būti paaiškinami oro erdvės naudotojams; tokie oro navigacijos paslaugų teikėjų siūlomi pakeitimai arba investicijos turėtų būti paaiškinamos jų valdančiosioms įstaigoms ir oro erdvės naudotojams keičiantis informacija.~~

↓ 550/2004 24 konstatuojamoji
dalis

~~Mokesčius turėtų būti galima tam tikru mastu pritaikyti, siekiant padidinti visos sistemos pajėgumą. Finansinių paskatų taikymas gali būti naudingas būdas pagerinti pajėgumą didinančios antžeminės ar orlaivio įrangos įdiegimą, įvertinant aukštą darbo lygį arba kompensuojant nepatogumą dėl mažiau pageidaujamo maršruto parinkimo.~~

↓ 550/2004 25 konstatuojamoji
dalis

~~Dėl mokesčių, imamų siekiant užtikrinti protingą turto grąžą, tiesiogiai siejant juos su taupymu dėl efektyvumo pagerinimo, Komisija turėtų apsvarstyti galimybę nustatyti rezervą, kurio tikslas būtų sumažinti staigaus mokesčių padidinimo poveikį oro erdvės naudotojams tais laikotarpiais, kai sumažėja oro eismo intensyvumas.~~

↓ 550/2004 26 konstatuojamoji
dalis

~~Komisija turėtų išnagrinėti galimybę sukurti laikinos finansinės pagalbos sistemą, skirtą paremti priemonėms, kuriomis siekiama padidinti visos Europos skrydžių valdymo sistemos pajėgumą.~~

↓ 550/2004 27 konstatuojamoji dalis

~~Komisija, bendradarbiaudama su Eurokontrole ir nacionalinėmis priežiūros institucijomis bei oro erdvės naudotojais, turėtų reguliariai persvarstyti mokesčių oro erdvės naudotojams nustatymą ir surinkimą.~~

↓ 551/2004 8 konstatuojamoji dalis

~~Eurokontrolės veikla patvirtina, kad maršrutų tinklas ir oro erdvės struktūra realiai negali būti plėtojama izoliacijos sąlygomis, nes kiekviena atskira valstybė narė yra Europos oro eismo valdymo tinklo (EOEVT) sudedamoji dalis, tiek Bendrijos viduje, tiek už jos ribų.~~

↓ 551/2004 13 konstatuojamoji dalis

~~Itin svarbu sukurti bendrą suderintą oro erdvės struktūrą, suskirstytą pagal maršrutus ir sektorius, dabartinį ir būsimą oro erdvės organizavimą grįsti bendrais principais ir suskirstyti bei valdyti oro erdvę laikantis suderintų taisyklių.~~

↓ naujas

(35) teikti aktualius veiklos duomenis labai svarbu siekiant užtikrinti galimybę lanksčiai teikti oro eismo duomenų paslaugas tarpvalstybiniu ir visos Sąjungos mastu. Todėl tokie duomenys turėtų būti teikiami atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams, įskaitant būsimus naujus oro eismo duomenų paslaugų teikėjus. Nuo informacijos, įskaitant oro erdvės būsenos ir konkrečių oro eismo situacijų informaciją, tikslumo ir jos išplatavimo laiku civiliniams ir kariniams dispečeriams tiesiogiai priklauso skrydžių sauga ir efektyvumas. Visiems subjektams, norintiems pasinaudoti oro erdvės struktūromis, itin svarbu teikiant arba keičiant skrydžių planus turėti galimybę laiku susipažinti su naujausia informacija apie oro erdvės būseną;

↓ 550/2004 16 konstatuojamoji dalis

~~Oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų užmegzti ryšius ir glaudžiai bendradarbiauti su karinėmis valdžios institucijomis, atsakingomis už veiklą, galinčią turėti įtakos bendrajam oro eismui, sudarydami tinkamus susitarimus su šiomis institucijomis.~~

↓ 550/2004 17 konstatuojamoji dalis

~~Visų oro navigacijos paslaugų teikėjų atskaitomybėje turėtų būti užtikrinamas kiek įmanoma didesnis skaidrumas.~~

↓ 550/2004 18 konstatuojamoji dalis

~~Suderintų principų ir galimybės naudotis veiklos duomenimis sąlygų nustatymas turėtų palengvinti oro navigacijos paslaugų teikimą ir oro erdvės naudotojų bei oro uostų veiklos vykdymą naujoje aplinkoje.~~

↓ 551/2004 9 konstatuojamoji dalis

~~Palaipsniui turėtų būti sukurta vis labiau integruota veiklos sąlygas atitinkanti oro erdvė, skirta viršutinės oro erdvės maršrutais skrendančiam bendrajam oro transportui; atitinkamai turėtų būti nurodyta žemutinės ir viršutinės oro erdvės sąsaja.~~

↓ 551/2004 10 konstatuojamoji dalis

~~Europos viršutinis skrydžių informacijos regionas (EVIR), apimantis viršutinę oro erdvę, už kurią atsakingos valstybės narės ir kuriai taikomas šis reglamentas, turėtų palengvinti bendrą planavimą ir oro navigacijos informacijos skelbimą siekiant išspręsti regioninių susigrūdimų problemą.~~

↓ 1070/2009 30 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

(36) ~~Šiuolaikiška, Išsami, aukštos kokybės ir laiku pateikiama aviacijos informacija turi didelę įtaką saugai ir galimybėms naudotis Bendrijos~~ ☒ ~~Sąjungos~~ ☒ ~~oro erdve ir~~ ☒ ~~judėti~~ ☒ ~~laisvam judėjimui joje palengvinti. Atsižvelgdama į pagrindinį OEV planą~~ ~~Bendrija turėtų imtis iniciatyvos modernizuoti šį sektorių bendradarbiaudama su Eurokontrolė ir užtikrinti, kad naudotojai galėtų gauti tuos duomenis per vieną viešą prieigos vietą, kurioje būtų užtikrintas šiuolaikiškas ir vartotojams patogus patvirtintos ir integruotos informacijos teikimas~~ ☒ ~~Galimybė su tais duomenimis susipažinti turėtų būti užtikrinama per atitinkamą informacinę infrastruktūrą~~ ☒;

↴ naujas

- (37) oro erdvė saugiai ir efektyviai gali būti naudojama tik glaudžiai bendradarbiaujant civiliniams ir kariniams oro erdvės naudotojams, o praktiškai tai daugiausia grindžiama lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) nustatyto veiksmingu civilinių ir karinių skrydžių koordinavimu. Siekiant užtikrinti, kad ši koncepcija būtų taikoma, reikėtų nustatyti taisykles, o Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti priemones, kuriomis užtikrinamas didesnis suderinimas;
- (38) Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) projektu siekiama sudaryti sąlygas saugiai, efektyviai ir aplinkos požiūriu tvariai oro transporto plėtrai modernizuojant Europos ir pasaulio OEV sistemą. Siekiant padėti užtikrinti visišką projekto efektyvumą turėtų būti užtikrintas tinkamas jo etapų koordinavimas. SESAR apibrėžimo etapu turėtų būti parengtas Europos OEV pagrindinis planas ir jis turėtų padėti pasiekti Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;
- (39) bendrų projektų koncepcija turėtų būti siekiama laiku, koordinuotai ir suderintai įgyvendinti Europos OEV pagrindiniame plane nurodytus esminius veiklos pokyčius, paveiksiančius visą tinklą. Komisijai turėtų būti pavesta atlikti finansavimo siekiant paspartinti SESAR projekto diegimą sąnaudų ir naudos analizę;
- (40) Reglamente (ES) 2018/1139 nustatyti OEV sistemų ir jų sudedamųjų dalių atitikties reikalavimai turėtų užtikrinti tų sistemų ir sudedamųjų dalių sąveikumą, o tai būtų naudinga įgyvendinant Bendro Europos dangaus iniciatyvą;
-

↓ 551/2004 11 konstatuojamoji dalis

~~Oro erdvės naudotojams sudaromos iš esmės skirtingos galimybės naudotis Bendrijos oro erdve ir judėjimo laisvės joje sąlygomis. Taip yra dėl nesuderintos oro erdvės klasifikacijos.~~

↓ 551/2004 12 konstatuojamoji dalis

~~Oro erdvės pertvarkymas turėtų būti pagrįstas veiklos vykdymo reikalavimais neatsižvelgiant į esamas ribas. Bendri vienodų funkcinų oro erdvės blokų sukūrimo bendro pobūdžio principai turėtų būti parengti konsultuojantis su Eurokontrole ir remiantis jos techniniais patarimais.~~

↓ 551/2004 14 konstatuojamoji dalis

~~Lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija turėtų būti efektyviai taikoma; būtina optimizuoti oro erdvės sektorių naudojimą, ypač bendrojo oro eismo suintensyvėjimo laikotarpiais ir intensyvaus eismo oro erdvėje, valstybėms narėms bendradarbiaujant tokių sektorių naudojimo karinėms operacijoms ir apmokymui srityje. Tuo tikslu būtina paskirti išteklius, kurių reikia efektyviam lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos įgyvendinimui, atsižvelgiant tiek į civilinius, tiek į karinius reikalavimus.~~

↓ 551/2004 15 konstatuojamoji dalis

~~Valstybės narės turėtų dėti pastangas bendradarbiauti su kaimyninėmis valstybėmis narėmis, kad lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcija būtų taikoma kertant nacionalines sienas.~~

↓ 551/2004 16 konstatuojamoji dalis

~~Civilinių ir karinių valdžios institucijų bendradarbiavimo organizavimo Bendrijoje skirtumai riboja vienodą ir savalaikį oro erdvės valdymą ir pakeitimų įgyvendinimą. Bendro Europos dangaus sukūrimo sėkmė priklauso nuo civilinių ir karinių institucijų veiksmingo bendradarbiavimo, nepažeidžiant valstybių narių prerogatyvų ir atsakomybės gynybos srityje.~~

↓ 551/2004 17 konstatuojamoji dalis

~~Karinės operacijos ir parengimas turėtų būti apsaugomi kaskart, kai bendrų principų ir kriterijų taikymas pakenktų saugiam ir efektyviam jų vykdymui.~~

↓ 551/2004 18 konstatuojamoji dalis

~~Turėtų būti įdiegtos tinkamos oro eismo srautų valdymo veiksmingumo didinimo priemonės, siekiant padėti esamiems operatyviniams padaliniais, įskaitant Eurokontrolės centrinį srautų valdymo padalinį, užtikrinti veiksmingą skrydžių vykdymą.~~

↓ 549/2004 7 konstatuojamoji dalis

~~Oro erdvė yra ribotas išteklius, kurio optimalus ir veiksmingas panaudojimas įmanomas tik tada, kai atsižvelgiama į visų naudotojų reikalavimus ir prirėkus jiems atstovaujama bendro Europos dangaus kūrimo, sprendimų priėmimo procese ir įgyvendinime, taip pat ir Bendro dangaus komitete.~~

↓ 549/2004 25 konstatuojamoji dalis

~~Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką³⁸.~~

↓ 549/2004 26 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Standartinių komitetų darbo tvarkos taisyklių³⁹, nustatytų taikant Sprendimo 1999/468/EB 7 straipsnio 1 dalį, 8 straipsnio 2 dalis numato standartinę taisyklę, pagal kurią komiteto pirmininkas gali nuspręsti pakviesti į šio komiteto posėdį trečiąsias šalis. Prirėkus Bendro dangaus komiteto pirmininkas turėtų pakviesti Eurokontrolės atstovus dalyvauti posėdžiuose stebėtojų arba ekspertų teisėmis.~~

↓ 549/2004 18 konstatuojamoji dalis

~~Suinteresuoti dalyviai, pavyzdžiui oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai, oro uostai, gamybos pramonė ir personalui atstovaujančios profesinės organizacijos turėtų turėti galimybę patarti Komisijai dėl bendro Europos dangaus įgyvendinimo techninių aspektų.~~

↓ 549/2004 12 konstatuojamoji dalis

~~Pageidautina, kad bendras Europos dangus būtų išplėstas ir apimtų Europos trečiąsias šalis remiantis Bendrijos dalyvavimu Eurokontrolėje po to, kai Bendrija įstos į ją, arba pagal Bendrijos ir šių valstybių susitarimus.~~

³⁸ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

³⁹ OL C 38, 2001 2 6, p. 3.

↓ 549/2004 13 konstatuojamoji dalis

~~Bendrijos įstojimas į Eurokontrolę yra svarbi pancuropinės oro erdvės sukūrimo dalis.~~

↓ 549/2004 14 konstatuojamoji dalis

~~Kurdama bendrą Europos dangų Bendrija prirėikus turėtu plėtoti aukščiausio lygio bendradarbiavimą su Eurokontrolė, kad užtikrintų suderintą reguliavimą bei nuoseklų požiūrį ir išvengtų dubliavimo.~~

↓ 549/2004 15 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Pagal Aukšto lygio grupės išvadas Eurokontrolė yra organas, turintis tinkamą kompetenciją padėti Bendrijai atlikti jos reguliavimo vaidmenį. Atitinkamai turėtu būti sukurtos įgyvendinimo taisyklės, taikomos Eurokontrolės kompetencijai priklausantiems klausimams, susijusiems su šiai organizacijai suteiktais įgaliojimais, laikantis į Komisijos ir Eurokontrolės bendradarbiavimo programą įtrauktinų sąlygų.~~

↓ 549/2004 16 konstatuojamoji dalis

~~Norint parengti priemones, būtinas bendram Europos dangui sukurti, reikia, kad būtų vykdomos plataus pobūdžio susijusių ekonominių ir socialinių dalyvių konsultacijos.~~

↓ 550/2004 8 konstatuojamoji dalis

~~Oro transporto sistemos sklandžiam veikimui taip pat būtinas vienodų ir aukštų saugos standartų taikymas oro navigacijos paslaugų teikėjams.~~

↓ 550/2004 9 konstatuojamoji dalis

~~Turėtu būti imamasi priemonių dispečerių licencijavimo sistemoms suderinti, siekiant pagerinti galimybes naudotis dispečerių paslaugomis ir paskatinti licencijų abipusį pripažinimą.~~

↓ 550/2004 28 konstatuojamoji dalis

~~Atsižvelgiant į ypatingą su oro navigacijos paslaugų teikėjais susijusios informacijos slaptumą, nacionalinės priežiūros institucijos neturėtų atskleisti informacijos, kuri saugoma kaip profesinė paslaptis, tačiau tai neturi kliudyti sudaryti šių paslaugų teikėjų veiklos vykdymo kontrolės ir rezultatų skelbimo sistemos.~~

↓ 549/2004 19 konstatuojamoji dalis

~~Tinkamai atsižvelgiant į aukšto saugos lygio užtikrinimą, reguliariai turėtų būti vertinamas visos oro navigacijos paslaugų sistemos veikimas Europos lygiu, siekiant patikrinti priimtų priemonių veiksmingumą ir pasiūlyti kitas priemones.~~

↓ 549/2004 21 konstatuojamoji dalis

~~Šiam reglamentui taikyti patvirtintų priemonių poveikis turėtų būti vertinamas pagal ataskaitas, kurias reguliariai pateikia Komisija.~~

↓ 551/2004 19 konstatuojamoji dalis

~~Reikėtų apsvarstyti viršutinės oro erdvės koncepcijų taikymo išplėtimą žemutinei oro erdvei, atsižvelgiant į nustatytą tvarkaraštį ir atitinkamus tyrimus.~~

↓ 549/2004 22 konstatuojamoji dalis

~~Šis reglamentas neturi įtakos valstybių narių galioms priimti nuostatas, susijusias su jų ginkluotųjų pajėgų organizavimu. Turėdamos šias galias valstybės narės gali patvirtinti priemones, skirtas užtikrinti, kad jų ginkluotosios pajėgos turėtų pakankamai oro erdvės tinkamam mokymui ir rengimui vykdyti. Todėl turėtų būti numatyta apsaugos sąlyga, leidžianti naudotis šiomis galiomis.~~

↓ naujas

(41) siekiant atsižvelgti į techninius ir veiklos pokyčius, visų pirma iš dalies pakeičiant priedus arba papildant tinklo valdymo nuostatas, Komisijai pagal Sutarties dėl

Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti teisės aktus. Visų deleguojamų įgaliojimų turinys ir apimtis išsamiai išdėstyti atitinkamuose straipsniuose. Pagal šį reglamentą priimant deleguotuosius aktus itin svarbu, kad Komisija, atlikdama parengiamąjį darbą, tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁴⁰ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

- (42) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento taikymo sąlygas, visų pirma dėl nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojų įdarbinimo ir atrankos tvarkos, ekonominio oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo taisyklių, veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimo taisyklių, visų pirma Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymo, maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų klasifikavimo, oro navigacijos paslaugų teikėjų ir tinklo valdytojo veiklos rezultatų planų projektų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių vertinimo kriterijų ir tvarkos, veiklos rezultatų stebėsenos, informacijos apie sąnaudas ir rinkliavas teikimo taisyklių, sąnaudų bazės, pagal kurią nustatomos rinkliavos, turinio ir nustatymo ir oro navigacijos paslaugų vienetinių tarifų nustatymo, paskatų mechanizmų ir rizikos pasidalijimo mechanizmų, tinklo valdytojo skyrimo ir tokio skyrimo sąlygų, jo taikytinų valdymo mechanizmų, tinklo funkcijų vykdymo taisyklių, konsultavimosi su suinteresuotaisiais subjektais dėl svarbiausių oro eismo paslaugų teikėjų veiklos sprendimų tvarkos, veiklos duomenų teikimo reikalavimų, prieigos sąlygų ir prieigos kainų nustatymo, lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo, bendrų projektų nustatymo ir jiems taikomų valdymo mechanizmų, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011⁴¹;

↓ 1070/2009 11 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (43) Socialiniai partneriai turėtų būti geriau informuojami apie visas didelį socialinį poveikį turinčias priemones ir su jais turėtų būti dėl jų konsultuojamasi. ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ lygmeniu taip pat reikėtų konsultuotis su Sektorių dialogo komitetu, įsteigtu Komisijos sprendimu 98/500/EB⁴²;

⁴⁰ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

⁴¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

⁴² OL L 225, 1998 8 12, p. 27.

↓ 549/2004 20 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

- (44) ~~Dėl šio reglamento ir 3 straipsnyje nustatytų priemonių~~ pažeidimo numatytos ~~sankcijos~~ ☒ baudos ☒ turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios, nesumažinat saugos;

↓ naujas

- (45) atsižvelgiant į Ispanijos Karalystės teisinę poziciją dėl teritorijos, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, suverenumo ir jurisdikcijos, šis reglamentas tam oro uostui neturėtų būti taikomas;

↓ 549/2004 24 konstatuojamoji
dalis (pritaikytas)

- (46) ~~Kkadangi šio reglamento tikslo – bBendro Europos dangaus sukūrimas~~ ☒ įgyvendinimo ☒ – ~~dėl tarptautinio veiklos pobūdžio negali tinkamai pasiekti~~ valstybės narės ☒ negali deramai pasiekti ☒, ir dėl tarptautinio veiklos pobūdžio ~~todėl jis gali būti geriau įgyvendintas~~ ☒ to tikslo būtų geriau siekti ☒ ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ lygmeniu, leidžiant taikyti išsamias įgyvendinimo taisykles, kuriose ~~atsižvelgiama į konkrečias vietos sąlygas, Bendrija~~ ☒ laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo ☒ ☒ Sąjunga ☒ gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidarumo principą. Pagal ~~minėtame~~ straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šis reglamentas ~~nenumato nieko~~ ☒ šiuo reglamentu neviršijama to ☒, kas nėra būtina siekiant šio ☒ tam tikslui pasiekti ☒,

↓ 550/2004

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

↓ 1070/2009 1 straipsnio 1 dalis

(pritaikytas)

⇒ naujas

1 straipsnis

~~Tikslas~~ ☒ **Dalykas** ☒ **ir taikymo sritis**

1. ⇒ Šiame reglamente nustatomos ☒ Bendro Europos dangaus ⇒ sukūrimo ir efektyvaus veikimo taisyklės, ☒ ☒ kuriomis siekiama sustiprinti ☒ ~~iniciatyvos tikslas~~ — pagerinti esamus oro eismo saugos standartus, skatinti oro transporto sistemos tvarią plėtrą ir pagerinti bendrus oro eismo valdymo (~~OEVS~~) ir oro navigacijos paslaugų (~~ONP~~), skirtų bendrajam oro eismui Europoje, veiklos rezultatus, kad būtų laikomasi visų oro erdvės naudotojų reikalavimų. ~~Šis Bendras Europos dangus apima darnų visos Europos maršrutų tinklą, ⇒ laipsniškai vis labiau integruotą oro erdvę, ☒ tinklo valdymo ir oro eismo valdymo sistemas, grindžiamas tik saugos, veiksmingumo ir techniniais ⇒ , sąveikumo ir technologinio modernizavimo ☒ aspektais siekiant suteikti naudos visiems oro erdvės naudotojams, ⇒ piliečiams ir aplinkai. ☒ Siekiant šio tikslo šiuo reglamentu sukuriamą suderintą reguliavimo sistemą bendro Europos dangaus sukūrimui.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalis

(pritaikytas)

2. Šio reglamento ~~ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių~~ taikymas nepažeidžia valstybių narių suverenių teisių į jų oro erdvę ir neturi įtakos valstybių narių reikalavimams, susijusiems su viešosios tvarkos, visuomenės saugumo ir gynybos klausimais, kaip nustatyta ~~4443~~ straipsnyje. Šis reglamentas ~~ir 3 straipsnyje nurodytos priemonės netaikomos~~ ☒ netaikomas ☒ karinėms operacijoms ir mokymui.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 3 dalis

(pritaikytas)

3. Šio reglamento ~~ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių~~ taikymas nepažeidžia valstybių narių teisių ir pareigų pagal 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (toliau – Čikagos konvencija). Atsižvelgiant į tai, ~~papildomas šiuo reglamentu tikslas~~

☒ siekiama ☒ jo taikymo srityse padėti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją, suteikiant jo nuostatų bendro aiškinimo ir vienodo įgyvendinimo pagrindą ir užtikrinant, kad į šias nuostatas būtų tinkamai atsižvelgiama šiame reglamente ir jo įgyvendinimo taisyklėse.

↓ 550/2004

~~ISKYRIUS~~

~~BENDROSIOS NUOSTATOS~~

~~1 straipsnis~~

~~Taikymo sritis ir tikslas~~

~~1. Atsižvelgiant į pagrindų reglamento taikymo sritį, šis reglamentas yra taikomas oro navigacijos paslaugų teikimui bendrame Europos danguje. Šio reglamento tikslas – nustatyti saugaus ir efektyvaus oro navigacijos paslaugų teikimo Bendrijoje bendrus reikalavimus.~~

~~2. Šis reglamentas taikomas oro navigacijos paslaugų teikimui bendrajam oro eismui, laikantis pagrindų reglamento ir jo taikymo srityje.~~

↓ 551/2004

~~ISKYRIUS~~

~~BENDROSIOS NUOSTATOS~~

~~1 straipsnis~~

~~Tikslas ir taikymo sritis~~

~~1. Atsižvelgiant į pagrindų reglamento taikymo sritį, šis reglamentas yra taikomas bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimui ir naudojimui. Šio reglamento tikslas yra patvirtinti vis labiau integruotos oro erdvės koncepciją bendros transporto politikos kontekste ir nustatyti bendras suskirstymo, planavimo ir valdymo procedūras, užtikrinančias efektyvų ir saugų oro eismo valdymą.~~

~~2. Oro erdvės naudojimas sudaro sąlygas oro navigacijos paslaugų veiklai, kuri sudaro darnią ir nuoseklią visumą, pagal 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas)⁴³.~~

⁴³

~~Žr. šio Oficialiojo leidinio 10 puslapį.~~

↓ 551/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~43. Nepažeidžiant 10 straipsnio, šis reglamentas taikomas ICAO EUR ir AFI regionų oro erdvėje, kurioje valstybės narės yra atsakingos už oro eismo paslaugų teikimą pagal paslaugų teikimo reglamentą. Valstybės narės taip pat gali taikyti šį reglamentą kitiems ICAO regionams priskiriamai oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos, jeigu jos apie tai praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.~~

↓ 551/2004

~~4. Skrydžių informacijos regionai, esantys oro erdvėje, kuriai taikomas šis reglamentas, skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 1 dalis

~~4. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui laikomas neturinčiu įtakos Ispanijos Karalystės bei Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės atitinkamoms teisinėms pozicijoms, susijusioms su ginču dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra oro uostas.~~

↓ naujas

5. [Jei šis reglamentas bus priimtas pereinamajam laikotarpiui nesibaigus: Šis reglamentas netaikomas Gibraltaro oro uostui.]

6. Jeigu nenurodyta kitaip, nuorodos į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrą (toliau – Agentūra) laikomos skirtomis Agentūrai, vykdančiai saugos institucijos funkcijas, o ne kaip institucijai, atsakingai atsakingai už veiklos rezultatų apžvalgą.

↓ 549/2004 (pritaikytas)

2 straipsnis

~~Savokų apibrėžimai~~ ☒ Apibrėžtys ☒

Šiame reglamente ~~ir 3 straipsnyje nurodytoms priemonėms taikomi tokie apibrėžimai~~ ☒ vartojamų terminų apibrėžtys ☒:

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~1. „skrydžių valdymo (ATC) paslauga“ – tai paslauga, suteikiama siekiant:~~

~~12. „aerodromo skrydžių valdymo paslauga“ – tai~~ ☒ skrydžių valdymo ☒ (SV) ~~OEVS~~ paslauga, reikalinga aerodromo eismui;

~~23. „oro navigacijos informacijos tarnyba“ – tai apibrėžtoje~~ veikimo zonoje veikianti tarnyba, atsakinga už oro navigacijos informacijos ir duomenų, būtinų oro navigacijos saugai, reguliaramui ir efektyvumui, teikimą;

~~35. „oro navigacijos paslaugų teikėjas“ – tai bet kuris~~ viešasis arba privatus subjektas, teikiantis ☒ vieną ar daugiau ☒ oro navigacijos paslaugų, reikalingų bendrajam oro eismui;

~~44. „oro navigacijos paslaugos“~~ ☒ (ONP) ☒ – ~~tai~~ oro eismo paslaugos; ryšių, navigacijos ir priežiūros ☒ stebėjimo ☒ ☒ (RNS) ☒ paslaugos; meteorologijos ☒ (MET) ☒ paslaugos ~~oro navigacijai~~; ~~ir~~ oro navigacijos informacijos ☒ (ONI) ☒ paslaugos; ☒ ir oro eismo duomenų (OED) paslaugos; ☒

~~51. „skrydžių valdymo (ATCSV) paslauga“ – tai paslauga, suteikiama siekiant:~~

a) išvengti susidūrimų:

i) tarp orlaivių,

ii) manevravimo lauke tarp orlaivių ir kliūčių; ~~ir~~

b) paspartinti ir išlaikyti tvarkingą oro eismo srautą;

↓ naujas

6. oro eismo duomenų paslaugos – paslaugos, kurias sudaro veiklos duomenų rinkimas iš stebėjimo paslaugų teikėjų, iš MET ir ONI paslaugų teikėjų ir tinklo funkcijų vykdytojų, taip pat kitų svarbių subjektų, tų duomenų apibendrinimas ir integravimas arba apdorotų duomenų teikimas skrydžių valdymo ir oro eismo valdymo tikslais;

7. oro eismo srautų ir pajėgumų valdymas (OESPV) – paslauga, kuria siekiama apsaugoti skrydžių valdymo tarnybą nuo perkrovos ir optimizuoti turimų pajėgumų naudojimą;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~89. „oro eismo srautų valdymas“~~ ☒ (OESV) ☒ – ~~tai~~ funkcija ☒ arba paslauga ☒, sukurta siekiant padėti išlaikyti saugų, tvarkingą ir spartų oro eismo srautą ☒ apimant visą trajektoriją ir ☒ užtikrinant, kad ~~ATCSV~~ pajėgumas būtų kiek įmanoma išnaudojamas ir kad eismo apimtis atitiktų atitinkamų oro eismo paslaugų teikėjų nurodytus pajėgumus;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
b punktas
⇒ naujas

~~910.~~ ~~oro eismo valdymas (OEV)~~ – ~~visos~~ orlaivyje ir žemėje atliekamos ~~funkcijos~~ ⇒ arba teikiamų paslaugų ⇐ (oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo ir oro eismo srautų valdymo), kurių reikia saugiam ir veiksmingam orlaivio judėjimui visais skrydžio etapais užtikrinti, visuma;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

~~1011.~~ ~~oro eismo paslaugos~~ – ~~tai~~ įvairios skrydžio informacijos, ~~paslaugos, avarijos informacijos paslaugos~~ ✕ ~~ispėjimo~~ ✕, konsultacinės oro eismo ~~konsultacinės paslaugos~~ ir ATCSV paslaugos (rajono, prieigų ir aerodromo skrydžių valdymo paslaugos);

~~116.~~ ~~oro erdvės blokas~~ – ~~tai~~ apibrėžtų erdvės ir laiko matmenų oro erdvė, kurioje teikiamos oro navigacijos paslaugos;

~~12.~~ ~~oro erdvės valdymas~~ – ~~tai~~ planavimo funkcija, kurios pagrindinis tikslas – maksimaliai padidinti turimos oro erdvės panaudojimą dinamiško laiko dalijimosi būdu ir kartais padalijant oro erdvę įvairioms oro erdvės naudotojų kategorijoms pagal jų trumpalaikius poreikius;

↓ naujas

13. oro erdvės struktūra – tam tikro tūrio oro erdvė, nustatyta siekiant užtikrinti, kad orlaivių skrydžiai būtų saugūs ir optimalūs;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
a punktas (pritaikytas)

~~148.~~ ~~oro erdvės naudotojai~~ – ✕ orlaivių, naudojamų pagal ✕ bendrojo oro eismo ✕ taisykles, ✕ ~~orlaivių~~ operatoriai;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
g punktas (pritaikytas)

~~15. 23b.~~ ~~informacijos apie avariją~~ ✕ ~~ispėjimo~~ ✕ paslauga – ~~atitinkamoms organizacijoms teikiama informavimas apie orlaivį, kuriam reikalingos paieškos ir gelbėjimo paslaugos, paslauga ir, prireikus, pagalba toms organizacijoms~~ ✕ paslauga, teikiama siekiant pranešti atitinkamoms organizacijoms

apie orlaivius, kuriems būtina paieškos ir gelbėjimo pagalba, ir prireikus joms padėti ☒;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~1613. „prieigios skrydžių valdymo paslauga“ – tai ATGSV paslauga ☒, teikiama valdomąja oro erdve atskrendančiam arba išskrendančiam orlaiviui ☒ valdomųjų skrydžių atvykimui arba išvykimui;~~

~~1712. „raiono skrydžių valdymo paslauga“ – tai ATGSV paslauga ⇒, teikiama skrydžių valdymo rajone valdomąja oro erdve skrendančiam orlaiviui ⇒ valdomiesiems skrydžiams oro erdvės bloke;~~

↓ naujas

18. bazinė vertė – nustatytųjų sąnaudų arba nustatytųjų vieneto sąnaudų vertė metais, einančiais prieš atitinkamo ataskaitinio laikotarpio pradžią, nustatyta atlikus vertinimą tiksliniams veiklos rezultatų rodikliams nustatyti;

19. lyginamoji grupė – panašioje veiklos ir ekonominėje aplinkoje veikiančių oro eismo paslaugų teikėjų grupė;

20. paskirstytoji vertė – vertė, tam tikram oro eismo paslaugų teikėjui gaunama paskirstant visos Sąjungos tikslinį veiklos rezultatų rodiklį oro eismo paslaugų teikėjų lygmeniu ir naudojama kaip atskaitos vertė vertinant, ar veiklos rezultatų plano projekte nustatytas tikslinis veiklos rezultatų rodiklis dera su Sąjungos masto tiksliniu veiklos rezultatų rodikliu;

↓ 549/2004

~~14. „paslaugų paketas“ – tai dvi arba kelios oro navigacijos paslaugos;~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies d punktas (pritaikytas)

⇒ naujas

~~2115. „sertifikatas pažymėjimas“ – nacionalinės teisės aktus atitinkanti forma ⇒ Agentūros, ⇒ nacionalinės priežiūros ⇒ kompetentingos ⇒ institucijos ☒ arba nacionalinės priežiūros institucijos ☒ išduotas ☒ nacionalinės teisės aktų reikalavimus atitinkančios formos ☒ dokumentas, kuriuo patvirtinama patvirtinantis, kad ⇒ oro eismo valdymo ir ⇒ oro navigacijos paslaugos teikėjas atitinka konkrečios paslaugos teikimo reikalavimus;~~

↓ naujas

22. bendra informacijos paslauga – paslauga, kurią sudaro statinių ir dinaminių duomenų rinkimas ir sklaida siekiant užtikrinti galimybę teikti bepiločių orlaivių eismo valdymo paslaugas;

↓ 549/2004

~~2316. „ryšio paslaugos“ – tai fiksuotosios ir mobiliosios ryšio oro navigacijos paslaugos, leidžiančios palaikyti žemės ir žemės, oro ir žemės bei oro ir oro ryšiams, kurių reikia SVATCC, palaikyti;~~

~~18. „veiklos koncepcija“ – tai EOEVT arba jo dalies eksploatacinio naudojimo kriterijai;~~

~~2419. „sudedamosios dalys“ – tai apčiuopiami daiktai, pavyzdžiui, aparatinė techninė įranga, ir neapčiuopiami daiktai, pavyzdžiui, programinė įranga, nuo kurių priklauso Europos oro eismo valdymo tinklo (EOEVT) sąveikumas;~~

↓ naujas

25. skrydžių valdymo rajonas – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo tam tikros ribos virš žemės paviršiaus;

26. bendras sprendimų priėmimas – sprendimų priėmimo bendraujant ir konsultuojantis su valstybėmis narėmis, veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais ir prireikus kitais subjektais procesas;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies j punktas
⇒ naujas

~~2741. „tarpvalstybinės paslaugos“ – bet kokia situacija, kai oro navigacijos paslaugas vienoje paslaugos, kurias valstybėje narėje teikia kitoje valstybėje narėje sertifikuotas ⇒ paslaugų teikėjas, kurio pagrindinė verslo vieta yra kitoje valstybėje narėje ⇐;~~

↓ naujas

28. deklaracija – oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų tikslais – deklaracija, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 10 dalyje;

29. maršruto oro navigacijos paslaugos – oro navigacijos paslaugos, susijusios su orlaivio valdymu nuo kilimo ir pradinio aukštėjimo fazės pabaigos iki artėjimo tūpti

ir tūpimo fazės pradžios, taip pat pagrindinės oro navigacijos paslaugos, būtinos maršruto oro eismo paslaugoms teikti;

30. maršruto rinkliavų zona – oro erdvės dalis nuo žemės iki viršutinės oro erdvės imtinai, kurioje teikiamos maršruto oro navigacijos paslaugos ir kuriai nustatoma viena sąnaudų bazė;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

~~3120.~~ „Eurokontrolė“ – ~~tai~~ Europos saugios oro navigacijos organizacija, ~~įsukurta~~ 1960 m. gruodžio 13 d. tarptautine konvencija dėl bendradarbiavimo oro navigacijos saugos srityje⁴⁴;

~~3247.~~ „Europos oro eismo valdymo tinklas (EOEVT)“ – ~~tai 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamento)~~⁴⁵ Reglamento (ES) 2018/1139 I priede VIII priedo 3.1 punkte išvardytos sistemos, leidžiančios teikti oro navigacijos paslaugas ~~Bendrijoje~~ ☒ Sąjungoje ☒, ~~taip pat ir įskaitant~~ sąsajas prie sienų su trečiosiomis šalimis;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
c punktas (pritaikytas)

~~3313a.~~ ☒ Europos ☒ ~~pagrindinis~~ OEV pagrindinis planas“ – planas, patvirtintas Tarybos sprendimu 2009/320/EB⁴⁶ ☒ pagal ~~2007 m. vasario 27 d.~~ Tarybos reglamento (EB) Nr. 219/2007 ~~dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo~~⁴⁷ 1 straipsnio 2 dalį su vėlesniais pakeitimais;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
f punktas
⇒ naujas

~~3422.~~ „Lankstus oro erdvės naudojimas“ – ~~Europos civilinės aviacijos konferencijos rajone taikoma~~ oro erdvės valdymo koncepcija ⇒ , grindžiama pamatiniu principu, kad oro erdvė neturėtų būti naudojama tik kaip civilinė ar karinė oro erdvė, bet būtų laikoma ištisine aplinka, kurioje kiek įmanoma geriau tenkinami visų naudotojų poreikiai ☒ remiantis Eurokontrolės išleistu „Lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymo oro erdvės valdyme vadovu“;

⁴⁴ Konvencija, pakeista 1981 m. vasario 12 d. protokolu ir peržiūrėta 1997 m. birželio 27 d. protokolu.
⁴⁵ Žr. šio Oficialiojo leidinio 33 puslapį.

⁴⁶ OL L 95, 2009 4 9, p. 41.

⁴⁷ 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo (OL L 64, 2007 3 2, p. 1).

↓ 549/2004

~~23. „skrydžių informacijos regionas“ – tai nustatytų matmenų oro erdvė, kurioje teikiamos skrydžių informacijos paslaugos ir avarijos informacijos paslaugos;~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
g punktas

~~3523a.~~ skrydžių informacijos paslauga – paslauga, kurios tikslas – teikti konsultacijas ir informaciją, reikalingas skrydžių saugai irbei veiksmingumui užtikrinti;

↓ 549/2004

~~24. „skrydžio lygis“ – tai pastovaus atmosferos slėgio paviršius, susijęs su konkrečiu 1013,2 hektopaskalių slėgiu ir atskirtas nuo kitų tokių paviršių konkrečiais slėgio intervalais;~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 2 dalies
h punktas

~~25. „funkcinis oro erdvės blokas“ – veiklos vykdymo reikalavimais pagrįstas oro erdvės blokas, sudarytas nepaisant valstybės sienų, kuriame oro navigacijos paslaugų ir susijusių funkcijų teikimas yra vykdomas atsižvelgiant į veiklos rezultatus ir yra optimizuotas siekiant į kiekvieną funkcinį oro erdvės bloką įtraukti sustiprintą oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimą arba, kai tinka, integruotą teikėjų;~~

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~3626.~~ bendrasis oro eismas – ~~tai~~ visas civilinių orlaivių judėjimas, taip pat visas valstybinių orlaivių (įskaitant karinius, muitinės ir policijos orlaivius) judėjimas, jei ~~šis~~ tas judėjimas vyksta laikantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), įsteigtos 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, ICAO procedūrų;

~~27. „ICAO“ – tai Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, įsteigta 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija;~~

~~3728.~~ sąveikumas – ~~tai~~ EOEVT sistemoms ir sudedamosioms dalioms bei jo veiklos procedūroms taikomų funkcinių, techninių ir eksploatacinių savybių visuma, būtina norint užtikrinti šio tinklo saugų, vientisą ir efektyvų veikimą. Sąveika pasiekama tada, kai sistemos ir sudedamosios dalys atitinka esminius reikalavimus;

~~3829.~~ „meteorologijos paslaugos“ – ~~tai tokie~~ įrenginiai ir paslaugos, kuriais ~~teikia~~ orlaiviui ~~teikiamos~~ meteorologinės prognozės, ⇒ išėjimai, ⇐ ~~informaciniai~~ pranešimai ~~apžvalgas~~ ir pastabas ⇒ oro navigacijos tikslais ⇐, taip pat ~~bei~~ visą kitą meteorologinę informaciją ir duomenis, kuriuos valstybės pateikia oro navigacijos tikslais;

↓ naujas

39. nacionalinė kompetentinga institucija – Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 34 punkte apibrėžtas subjektas;

40. nacionalinė priežiūros institucija – nacionalinė įstaiga arba įstaigos, kurioms valstybė narė pavedė pagal šį reglamentą vykdyti užduotis, išskyrus nacionalinės kompetentingos institucijos užduotis;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

~~4130.~~ „navigacijos paslaugos“ – ~~tai tokie~~ įrenginiai ir paslaugos, kuriais ~~teikia~~ orlaiviui ~~teikiama~~ padėties nustatymo ir laiko informaciją;

↓ naujas

42. tinklo krizė – padėtis, kai dėl neįprastų ir nenumatytų aplinkybių neįmanoma teikti reikiamo lygio oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų ir dėl to prarandama didelė tinklo pajėgumo dalis arba susidaro didelė tinklo pajėgumo ir poreikio neatitiktis, arba smarkiai sutrinka informacijos srautas vienoje ar keliose tinklo dalyse;

43. tinklo valdytojas – subjektas, kuriam pagal 27 straipsnį pavestos užduotys, būtinos siekiant padėti vykdyti 26 straipsnyje nurodytas tinklo funkcijas;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~4431.~~ „veiklos duomenys“ – ~~tai~~ informacija apie visus skrydžio etapus, kurios oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro erdvės naudotojams, oro uostų ~~valdybei~~ operatoriams ir kitiems susijusiems dalyviams reikia ~~veiklos vykdymo~~ ~~sprendimams priimti~~ ⇒ veiklos vykdymo tikslais ⇐;

~~32.~~ „procedūra“, kaip vartojama sąveikos reglamente – tai sistemų techninio arba eksploatacinio naudojimo standartinis metodas, naudojamas kartu su sutartomis ir patvirtintomis veiklos koncepcijomis, kurias reikia vienodai įgyvendinti visame EOEVT;

↓ naujas

45. veiklos rezultatų planas – planas, kurį parengė arba priėmė atitinkamai oro eismo paslaugų teikėjai ar tinklo valdytojas ir kuriuo siekiama pagerinti oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatus;

↓ 549/2004

~~4633. „pradėjimas naudoti“ – tai pirmasis eksploatacinis panaudojimas po sistemos pradinio įrengimo arba patobulinimo;~~

~~4734. „maršrutų tinklas“ – tai konkrečių maršrutų tinklas, kuriuo nukreipiamas bendrojo oro eismo srautas, būtinas ATCSV paslaugoms teikti;~~

~~35. „maršruto nustatymas“ – tai pasirinktas maršrutas, kurio turi laikytis orlaivis skrydžio metu;~~

~~36. „vientisas veikimas“ – tai toks EOEVTV veikimas, kai vartotojo požiūriu šis tinklas veikia taip, tarsi jis būtų vienas subjektas;~~

↓ naujas

48. SESAR apibrėžimo etapas – etapas, kurio metu nustatoma ir atnaujinama SESAR projekto ilgalaikė vizija, susijusi veiklos koncepcija, užtikrinanti galimybę pagerinti kiekvieną skrydžio etapą, reikiami esminiai EOEVTV veiklos pokyčiai ir būtinos plėtros ir diegimo prioritetai;

49. SESAR įgyvendinimo etapas – nuoseklūs industrializavimo ir įgyvendinimo etapai, kurių metu vykdoma ši veikla: antžeminės ir orlaivių įrangos ir procesų, būtinų SESAR sprendiniams įgyvendinti, standartizavimas, gamyba ir sertifikavimas (industrializavimas); SESAR sprendiniais ir susijusiomis veiklos procedūromis grindžiamos įrangos ir sistemų pirkimas, įrengimas ir pradėjimas naudoti (įgyvendinimas);

50. SESAR projektavimo etapas – etapas, kurio metu vykdoma mokslinių tyrimų, projektavimo ir tvirtinimo veikla, kuria siekiama sukurti brandžius SESAR sprendinius;

51. SESAR projektas – oro eismo valdymo Europoje modernizavimo projektas, kuriuo Sąjungoje siekiama sukurti labai veiksmingą standartizuotą ir sąveikią oro eismo valdymo infrastruktūrą ir kurį sudaro inovacijų ciklas, apimantis SESAR apibrėžimo, projektavimo ir įgyvendinimo etapus;

52. SESAR sprendinys – tinkamas įgyvendinti SESAR projektavimo etapo rezultatas – naujos arba pagerintos standartizuotos ir sąveikios veiklos procedūros arba technologijos pasiūlymas;

↓ 549/2004 (pritaikytas)

~~5338. „priežiūros tarnybos“ – tai įrengimai ir tarnybos~~ ☒ stebėjimo paslaugos – įrenginiai ir paslaugos ☒, naudojamies atitinkamoms orlaivių padėims nustatyti, kad juos galima būtų saugiai paskirstyti;

~~5439. „sistema“ – tai~~ orlaiviuose esančių ir antžeminių sudedamųjų dalių bei kosminės įrangos visuma, talkinanti oro navigacijos tarnyboms visais skrydžio etapais;

↓ naujas

55. terminalo oro navigacijos paslaugos – aerodromo skrydžių valdymo paslaugos arba aerodromo skrydžių informacijos paslaugos, apimančios konsultacines oro eismo paslaugas ir išpėjimo paslaugas, oro eismo paslaugas, susijusias su orlaivių artėjimu tūpti ir išskridimu, teikiamas nuo atitinkamo oro uosto nuotoliu, būtinu atitikčiai veiklos reikalavimams užtikrinti, taip pat būtinas pagrindines oro navigacijos paslaugas;

56. terminalo rinkliavų zona – oro uostas arba oro uostų grupė valstybės narės teritorijoje, kuriame (kurioje) teikiamos terminalo oro navigacijos paslaugos ir kuriam (kuriai) nustatoma viena sąnaudų bazė;

↓ 549/2004

~~5740. „patobulinimas“ – tai~~ pakeitimas, dėl kurio pasikeičiantys sistemos eksploatacinės savybės;

↓ 549/2004

~~3 straipsnis~~

Bendrijos veiklos sritys

~~1. Šis reglamentas nustato suderintą bendro Europos dangaus sukūrimą reglamentuojančią sistemą kartu su:~~

~~a) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) ⁴⁸;~~

~~b) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) ⁴⁹;~~

⁴⁸

~~Žr. šio Oficialiojo leidinio 20 puslapį.~~

⁴⁹

~~Žr. šio Oficialiojo leidinio 10 puslapį.~~

~~e) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas)⁵⁰;~~

~~ir įgyvendinimo taisyklėmis, kurias Komisija priima pagal šį reglamentą ir pirmiau minėtus reglamentus.~~

~~2. 1 dalyje nurodytos priemonės taikomos laikantis šio reglamento nuostatų.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

II SKYRIUS

⊠ NACIONALINĖS PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS ⊠

34 straipsnis

Nacionalinių priežiūros institucijų ⊠ skyrimas, steigimas ir reikalavimai ⊠

1. Valstybės narės kartu arba atskirai ~~arba~~ paskiria arba įsteigia įstaigą arba įstaigas, kurios yra jų nacionalinės priežiūros institucijos, kad ši arba šios prisiimtų užduotis, kurios tokiai institucijai skirtos pagal šį reglamentą ir pagal 3 straipsnyje nurodytas priemones ⊠ šiuo reglamentu ⊠.

~~2. Nacionalinės priežiūros institucijos yra nepriklausomos nuo oro navigacijos paslaugų teikėjų. Šis nepriklausomumas pasiekiamas bent funkciniu lygiu, tinkamai atskiriant nacionalines priežiūros institucijas ir tokius teikėjus.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 3 dalis
⇒ naujas

32. Nacionalinės priežiūros institucijos vykdo savo įgaliojimus nešališkai, nepriklausomai ir skaidriai. ~~Tai pasiekama taikant tinkamas valdymo ir kontrolės priemones~~ ⇒ ir yra atitinkamai organizuojamos, aprūpinamos darbuotojais, valdomos ir finansuojamos. ⇐ ~~, taip pat ir valstybės narės administracijos institucijose. Vis dėlto tai netrukdo nacionalinėms priežiūros institucijoms vykdyti savo užduočių pagal nacionalinių civilinės aviacijos institucijų ar kitų viešųjų įstaigų organizavimo taisykles.~~

⁵⁰

Žr. šio Oficialiojo leidinio 26 puslapį.

3. Nedarant poveikio 1 dalies taikymui, nacionalinių priežiūros institucijų organizavimas, veikimas, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas yra teisiškai atskiri ir nepriklausomi nuo jokio kito viešojo ar privataus subjekto.

Nacionalinių priežiūros institucijų organizavimas, finansavimo sprendimai, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas yra nepriklausomi ir nuo jokio oro navigacijos paslaugų teikėjo.

4. Valstybės narės gali steigti nacionalines priežiūros institucijas, kurių kompetencijai priklauso keli reguliuojami sektoriai, jei tos integruotos priežiūros institucijos atitinka šiame straipsnyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus. Organizacinės struktūros požiūriu nacionalinė priežiūros institucija gali būti sujungta su Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003⁵¹ 11 straipsnyje nurodyta nacionaline kompetentinga institucija, jei jungtinė įstaiga atitinka šiame straipsnyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus.

5. Nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) jų įdarbinimo procesas turi būti aiškus ir skaidrus ir užtikrinti jų nepriklausomumą;
- b) jie atrenkami remiantis jų specialia kvalifikacija, įskaitant tinkamus gebėjimus ir patirtį, arba yra tinkamai išmokomi.

Nacionalinių priežiūros institucijų darbuotojai veikia nepriklausomai, visų pirma siekiant išvengti oro navigacijos paslaugų teikimo ir jų užduočių vykdymo interesų konflikto.

6. Be 5 dalyje nustatytų reikalavimų, už strateginius sprendimus atsakingus asmenis skiria atitinkamos valstybės narės subjektas, neturintis tiesioginių oro navigacijos paslaugų teikėjų nuosavybės teisių. Valstybės narės sprendžia, ar šie asmenys skiriami nustatytam atnaujinamam laikotarpiui, ar neterminuotai, kai atleisti galima tik dėl priežasčių, nesusijusių su jų sprendimų priėmimu. Už strateginius sprendimus atsakingi asmenys, vykdydami savo funkcijas nacionalinėje priežiūros institucijoje neprašo jokio vyriausybės ar kito viešojo ar privataus subjekto nurodymų ir jais nesivadovauja ir nėra niekam pavaldūs savo darbuotojų įdarbinimo ir valdymo klausimais.

Jie vengia bet kokių tiesioginių ar netiesioginių interesų, kurie, kaip manoma, galėtų pakenkti jų nepriklausomumui ir daryti įtaką jų funkcijų vykdymui. Tuo tikslu jie kasmet pateikia įsipareigojimo ir interesų deklaraciją, kurioje nurodo visus savo tiesioginius ir netiesioginius interesus.

Už strateginius sprendimus, auditus ar kitas su oro navigacijos paslaugų teikėjų tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais ar priežiūra tiesiogiai susijusias funkcijas atsakingi asmenys bent dvejus metus po savo kadencijos nacionalinėje priežiūros institucijoje negali eiti jokių profesinių pareigų pas jokią oro navigacijos paslaugų teikėją ar būti jam atsakingi.

⁵¹ 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1/2003 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 1, 2003 1 22, p. 1).

↓ 1070/2009 1 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

74. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos turėtų reikalingų ☒ finansinių ☒ išteklių ir pajėgumų vykdyti pagal šį reglamentą joms priskirtas užduotis veiksmingai ir laiku. ⇒ Savo darbuotojų išteklius nacionalinės priežiūros institucijos valdo iš savo asignavimų, nustatomų proporcingai institucijos vykdytinoms užduotims pagal 4 straipsnį. ⇐

↓ naujas

8. Valstybė narė gali prašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros atlikti su 14, 17, 19, 20, 21, 22 ir 25 straipsniuose ir 18 ir 23 straipsniuose nurodytuose įgyvendinimo aktuose išdėstytu veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimu susijusias užduotis, už kurias tos valstybės narės nacionalinė priežiūros institucija yra atsakinga pagal šį reglamentą ir juo remiantis priimtus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus.

Kai VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra priima tokį prašymą, ji tampa priežiūros institucija, atsakinga už tame prašyme nurodytas užduotis, o prašančiosios valstybės narės nacionalinė priežiūros institucija nuo atsakomybės už tas užduotis atleidžiama. Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytos taisyklės, susijusios su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra, taikomos šių užduočių vykdymui, įskaitant mokesčių ir rinkliavų rinkimą.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 3 dalis
⇒ naujas

95. Valstybės narės praneša Komisijai nacionalinių priežiūros institucijų pavadinimus ir adresus bei apie jų pasikeitimus ir apie priemones, kurių imtasi ⇒ šio straipsnio ⇐ ~~2, 2,3 ir 4 dalyje~~ laikymuisi užtikrinti.

↓ naujas

10. Komisija nustato išsamias 5 dalies a ir b punktuose nurodytą įdarbinimo tvarkos ir atrankos procedūrų taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

42 straipsnis

Nacionalinių priežiūros institucijų užduotys

1. ~~Pagrindų reglamente 4~~ 3 straipsnyje nurodytos nacionalinės priežiūros institucijos ~~užtikrina~~ tinkamą šio reglamento taikymo priežiūrą, visų pirma dėl oro navigacijos paslaugų teikėjų, teikiančių paslaugas, susijusias su oro erdve, už kurią yra atsakinga atitinkama institucija paskyrusi arba įsteigusi valstybė narė, saugaus ir efektyvaus veiklos vykdymo:

⇓ naujas

- a) atlieka 6 straipsnyje nurodytoms ekonominėms pažymoms išduoti būtinus veiksmus ir vykdo tų ekonominių pažymų turėtojų priežiūrą;
 - b) pagal 8 straipsnio 6 dalį prižiūri, kad būtų tinkamai taikomi pirkimo reikalavimai;
 - c) taiko 10–17 ir 19–22 straipsniuose ir 18–23 straipsniuose nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatytą veiklos rezultatų sistemą ir rinkliavų sistemą, vykdydamos tuose straipsniuose ir aktuose nustatytas užduotis, ir prižiūri, kaip taikomas reglamento 25 straipsnis dėl paskirtųjų oro eismo paslaugų teikėjų apskaitos skaidrumo.
2. Nacionalinės priežiūros institucijos atsakingos už bendros informacijos paslaugos teikimo kainos nustatymo patvirtinimą pagal 9 straipsnį.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

⇒ naujas

~~32. Šiuo tikslu kiekviena nacionalinė priežiūros institucija rengia tinkamus~~ ☒ atlieka būtinus ☒ patikrinimus ~~ir apžiūras~~, ☒ auditus ir kitą stebėsenos veiklą, ☒ kad ☒ nustatytų, ar subjektai, kuriuos ji prižiūri pagal šį reglamentą, nepažeidžia šiame reglamente ir juo remiantis priimtuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose nustatytų reikalavimų ☒ patikrintų šio reglamento reikalavimų, įskaitant oro navigacijos paslaugų teikimui taikomus žmogiškųjų išteklių reikalavimus, laikymąsi.

Ji imasi visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kurios gali, kai tinkama, apimti jų pagal 6 straipsnį išduotų ekonominių pažymų pakeitimą, apribojimą, laikiną galiojimo sustabdymą ar panaikinimą.

Atitinkami oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro uostų operatoriai ir bendrų informacijos paslaugų teikėjai laikosi priemonių, kurių tuo tikslu ėmėsi nacionalinė priežiūros institucija.

↓ naujas

5 straipsnis

Nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio bendradarbiavimas

1. Nacionalinės priežiūros institucijos keičiasi informacija ir bendradarbiauja Reglamento (ES) 2018/1139 114a straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų apžvalgos patariamąsios tarybos tinkle.

2. Nacionalinės priežiūros institucijos bendradarbiauja, kai tinkama, sudarydamos darbo tvarkos susitarimus, siekdamos vienos kitoms padėti vykdyti stebėsenos ir priežiūros užduotis, taip pat patikrinimus bei apžiūras.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

⇒ naujas

3. ~~Funkcinių oro erdvės blokų, apimančių~~ ⇒ Siekiant pagerinti tinklo veikimą, nacionalinės priežiūros institucijos sudaro sąlygas oro navigacijos paslaugų teikėjams teikti tarpvalstybines paslaugas. Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos ⇐ oro erdvėje, už kurią atsakingas ~~✗~~ dvi ar ~~✗~~ daugiau kaip viena valstybė narė ~~✗~~ valstybių narių ~~✗~~, atveju atitinkamos valstybės narės sudaro susitarimą dėl ~~šiuo straipsnyje numatytos~~ ⇒ pagal šį reglamentą jų vykdytiną ⇐ ~~✗~~ susijusių ~~✗~~ oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūros, ~~susijusių su oro navigacijos paslaugų teikėjais, teikiančiais paslaugas, susijusias su tais blokais.~~ ⇒ Įgyvendindamos tą susitarimą, atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos gali parengti savo bendradarbiavimo įgyvendinimo planą. ⇐

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis

~~4. Nacionalinės priežiūros institucijos glaudžiai bendradarbiauja siekdamos užtikrinti oro navigacijos paslaugų teikėjų, turinčių vienos valstybės narės išduotą galiojantį sertifikatą ir taip pat teikiančių paslaugas, susijusias ir su oro erdve, už kurią yra atsakinga kita valstybė narė, tinkamą priežiūrą. Toks bendradarbiavimas apima susitarimus dėl atvejų, susijusių su 6 straipsnyje nustatytų taikytinų bendrų reikalavimų ar su II priede nustatytų sąlygų nesilaikymu, nagrinėjimo.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis

~~5. Teikiant tarpvalstybines oro navigacijos paslaugas, į tokius susitarimus įtraukiamas susitarimas dėl 1 ir 2 dalyse nustatytų priežiūros užduočių ir jų rezultatų abipusio pripažinimo. Šis abipusis pripažinimas taip pat taikomas, kai nacionalinių priežiūros institucijų susitarimai dėl pripažinimo sudaromi siekiant sertifikuoti paslaugų teikėjus.~~

↴ naujas

4. Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos oro erdvėje, už kurią atsakinga kita valstybė narė, 3 dalyje nurodytais susitarimais numatomas kiekvienos institucijos užduočių, nustatytų šiame reglamente, vykdymo ir jų vykdymo rezultatų abipusis pripažinimas. Juose taip pat nurodoma, kuri nacionalinė priežiūros institucija yra atsakinga už 6 straipsnyje nustatytą ekonominį sertifikavimą.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis
(pritaikytas)

⇒ naujas

65. ~~Jei~~ ☒ Kai ☒ leidžiama pagal nacionalinę teisę ir atsižvelgiant į regionų bendradarbiavimą, nacionalinės priežiūros institucijos taip pat gali sudaryti susitarimus dėl atsakomybės pasidalijimo vykdant priežiūros užduotis. ⇒ Apie šiuos susitarimus jos praneša Komisijai. ⇐

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis

~~2 straipsnis~~

~~Kompetentingi subjektai~~

1. Nacionalinės priežiūros institucijos gali nuspręsti visiškai arba iš dalies pavesti 2 straipsnio 2 dalyje nurodytų patikrinimų arba apžiūrų atlikimą kompetentingiems subjektams, atitinkantiems I priede nustatytus reikalavimus.

2. Tokio nacionalinės priežiūros institucijos suteikto pavedimo galiojimo Bendrijoje laikas yra treji metai; galiojimas gali būti pratęstas. Nacionalinės priežiūros institucijos gali nurodyti bet kuriam Bendrijoje esančiam kompetentingam subjektui atlikti šiuos patikrinimus ir apžiūras.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis

~~10 straipsnis~~

~~Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais~~

1. Valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų, sukuria konsultacijų mechanizmus, kad į bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimą būtų galima tinkamai įtraukti suinteresuotuosius subjektus, įskaitant darbuotojams atstovaujančias profesines organizacijas.

↓ 550/2004 (pritaikytas)

III SKYRIUS

~~PASLAUGŲ~~ ☒ PASLAUGŲ ☒ TEIKIMAS ~~TEIKIMO Taisyklės~~

↓ 550/2004 (pritaikytas)

~~6~~ straipsnis

Bendrieji reikalavimai

~~Oro navigacijos paslaugų teikimo bendrieji reikalavimai nustatomi laikantis pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytos tvarkos. Bendrieji reikalavimai apima:~~

~~techninį ir eksploatacinį kompetentingumą ir tinkamumą,~~

~~saugos ir kokybės valdymo sistemas bei procesus,~~

~~ataskaitų pateikimo sistemas,~~

~~paslaugų kokybę,~~

~~finansinį stabilumą,~~

~~atsakomybę ir draudimo apsaugą,~~

~~nuosavybės ir organizacinę struktūrą, įskaitant interesų konflikto išvengimą,~~

~~žmogiškuosius išteklius, įskaitant tinkamus personalo komplektavimo planus,~~

~~saugumą.~~

~~6~~7 straipsnis

Oro navigacijos paslaugų teikėjų ☒ ekonominis ☒ sertifikavimas ☒ ir jiems keliami reikalavimai ☒

~~1. Visos oro navigacijos paslaugos Bendrijoje teikiamos tik turint valstybių narių išduotus sertifikatus.~~

↓ 550/2004

~~2. Paraiškos sertifikatams gauti pateikiamos valstybės narės, kurioje yra pagrindinė pareiškėjo veiklos vieta ir jo registruota buveinė, jei tokia yra, nacionalinei priežiūros institucijai.~~

↓ naujas

1. Be pažymėjimo, kurį oro navigacijos paslaugų teikėjas privalo turėti pagal Reglamento (ES) Nr. 2018/1139 41 straipsnį, jis privalo turėti ir ekonominę pažymą. Ekonominę pažymą

išduodama pateikus prašymą, kai pareiškėjas yra įrodęs pakankamą finansinį tvirtumą ir įsigijęs atitinkamą atsakomybės ir rizikos draudimą.

Šioje dalyje nurodyta ekonominė pažyma gali būti apribota, jos galiojimas gali būti laikinai sustabdytas arba pažyma gali būti panaikinta, jei turėtojas nebeatitinka tokios pažymos išdavimo ir turėjimo reikalavimų.

2. Nedarant poveikio 7 straipsnio 2 dalies taikymui, subjektas, turintis 1 dalyje nurodytą ekonominę pažymą ir Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytą pažymėjimą, turi teisę Sąjungoje teikti oro navigacijos paslaugas oro erdvės naudotojams nediskriminacinėmis sąlygomis.

3. 1 dalyje nurodytai ekonominei pažymai ir Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytam pažymėjimui gali būti taikoma viena ar daugiau I priede nurodytų sąlygų. Tokios sąlygos turi būti objektyviai pagrįstos, nediskriminacinės, proporcingos ir skaidrios. Komisijai pagal 36 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies pakeisti I priede nustatytą sąrašą, kad būtų užtikrintos vienodos ekonominės sąlygos ir paslaugų teikimo atsparumas.

4. Už šiame straipsnyje nustatytas su ekonominėmis pažymomis susijusias užduotis yra atsakingos valstybės narės, kurioje yra prašančio išduoti ekonominę pažymą fizinio arba juridinio asmens pagrindinė verslo vieta, arba – jei tas asmuo pagrindinės verslo vietos neturi – jo gyvenamoji arba įsisteigimo vieta, nacionalinės priežiūros institucijos. Kai oro navigacijos paslaugos teikiamos oro erdvėje, už kurią atsakingos dvi ar daugiau valstybių narių, atsakingos nacionalinės priežiūros institucijos yra pagal 5 straipsnio 4 dalį nustatytos institucijos.

5. 1 dalies taikymo tikslu nacionalinės priežiūros institucijos:

a) priima ir vertina joms teikiamus prašymus ir, kai tinkama, išduoda arba atnaujiną ekonomines pažymas;

b) vykdo ekonominių pažymų turėtojų priežiūrą.

6. Komisija pagal 37 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priima įgyvendinimo taisyklės dėl išsamių finansinio tvirtumo reikalavimų, visų pirma finansinio patikimumo ir finansinio atsparumo, taip pat dėl atsakomybės ir draudimo. Siekiant užtikrinti, kad šio straipsnio 1, 4 ir 5 dalys būtų vienodai taikomos ir jų būtų laikomasi, Komisija pagal 37 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikiamos išsamios nuostatos dėl sertifikavimo ir tyrimų, patikrinimų, auditų ir kitos stebėsenos veiklos vykdymo taisyklių ir procedūrų, kurių reikia, kad nacionalinė priežiūros institucija galėtų veiksmingai prižiūrėti subjektus, kuriems taikomas šis reglamentas.

↓ 550/2004

~~3. Nacionalinės priežiūros institucijos išduoda sertifikatus oro navigacijos paslaugų teikėjams, jei šie laikosi 6 straipsnyje nurodytų bendrųjų reikalavimų. Sertifikatai gali būti išduodami atskirai kiekvienos rūšies oro navigacijos paslaugai, apibrėžtai pagrindų reglamento 2 straipsnyje, arba tokių paslaugų paketui, *inter alia*, jei oro navigacijos paslaugų teikėjas, nesvarbu, koks jo juridinis statusas, eksploatuoja savo ryšių, navigacijos ir priežiūros sistemas bei užtikrina jų techninę priežiūrą. Sertifikatai reguliariai tikrinami.~~

~~4. Sertifikatuose nurodomos oro navigacijos paslaugų teikėjų teisės ir pareigos, įskaitant oro erdvės naudotojų nediskriminavimą dėl galimybės naudotis paslaugomis, ypač daug dėmesio~~

skiriant saugai. Sertifikavimui gali būti taikomi tik II priede išdėstyti reikalavimai. Tokie reikalavimai turi būti objektyviai pagrįsti, nediskriminuojantys, proporcingi ir skaidrūs.

~~5. Nepaisant 1 dalies, valstybės narės gali leisti be sertifikavimo teikti oro navigacijos paslaugas visoje arba dalyje oro erdvės, už kurią jos yra atsakingos, tais atvejais, kai tokio paslaugų teikėjo paslaugos yra susiję su orlaivių judėjimu, išskyrus bendrąjį oro eismą. Tais atvejais atitinkama valstybė narė praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie savo sprendimą ir priemones, kurių buvo imtasi siekiant užtikrinti maksimalų bendrųjų reikalavimų laikymąsi.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 3 dalis

~~7. Nacionalinės priežiūros institucijos stebi bendrųjų reikalavimų ir su sertifikatais susijusių sąlygų laikymąsi. Išsami informacija apie tokią stebėseną įtraukiama į metines ataskaitas, kurias valstybės narės teikia pagal pagrindų reglamento 12 straipsnio 1 dalį. Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad sertifikato turėtojas nebevykdo tokių reikalavimų ar sąlygų, ji imasi tinkamų priemonių, užtikrindama paslaugų nenutrūkstumą, su sąlyga, kad nekeliamas pavojus saugai. Tokios priemonės gali apimti sertifikato atšaukimą.~~

↓ 550/2004

~~8. Valstybė narė pripažįsta bet kuri kitos valstybės narės pagal šį straipsnį išduotą sertifikatą.~~

~~9. Išskirtinėmis aplinkybėmis, valstybė narė gali atidėti šio straipsnio taikymą šešioms mėnesiams nuo 19 straipsnio 2 dalyje nustatytos datos. Valstybės narės praneša Komisijai apie tokį atidėjimą, nurodydamos jo priežastis.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 4 dalis

⇒ naujas

78 straipsnis

Oro eismo paslaugų teikėjų skyrimas

1. Valstybės narės užtikrina oro eismo paslaugų teikimą išimties tvarka tam tikruose oro erdvės blokuose toje oro erdvėje, už kurią jos atsakingos. Šiuo tikslu valstybės narės ~~paskiria oro eismo paslaugų teikėją, turintį Bendrijoje galiojantį sertifikatą.~~ ⇒ atskirai arba bendrai paskiria vieną ar daugiau oro eismo paslaugų teikėjų. Oro eismo paslaugų teikėjai turi atitikti šias sąlygas: ⇐

↓ naujas

- a) turėti Reglamento (ES) 2018/1139 41 straipsnyje nurodytą galiojantį pažymėjimą arba galiojančią deklaraciją ir 6 straipsnio 1 dalyje nurodytą ekonominę pažymą;
- b) laikytis nacionalinio saugumo ir gynybos reikalavimų.

Kiekvienas oro eismo paslaugų teikėjo skyrimo sprendimas galioja ne ilgiau kaip dešimt metų. Valstybės narės gali nuspręsti atnaujinti oro eismo paslaugų teikėjo paskyrimą.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 4 dalis

(pritaikytas)

⇒ naujas

~~2. Tarpvalstybinių paslaugų atžvilgiu valstybės narės užtikrina, kad nebūtų trukdoma laikytis šio straipsnio ir 10 straipsnio 3 dalies remiantis jų nacionaline teisės sistema, pagal kurią reikalaujama, jog oro eismo paslaugų teikėjai, teikiantys paslaugas oro erdvėje, už kurią atsakinga ta valstybė narė ⇒ Oro eismo paslaugų teikėjai skiriami netaikant jokių sąlygų, kuriomis būtų reikalaujama, kad tie teikėjai ⇐ :~~

a) tiesiogiai arba per didžiąją akcijų dalį nuosavybės teise priklausytų ~~tai~~
☒ skiriančiąjai ☒ valstybei narei ar jos nacionaliniams subjektams;

b) turėtų savo pagrindinę veiklos vietą ar registruotą buveinę ~~tes~~
☒ skiriančiosios ☒ valstybės narės teritorijoje; ~~arba~~

c) naudotųsi tik ~~toje~~ ☒ skiriančiojoje ☒ valstybėje narėje esančia infrastruktūra.

3. Valstybės narės ~~apibrėžia~~ ⇒ nustato ⇐ ~~paskirtų~~ ⇒ atskirai arba kartu paskirtų ⇐ oro eismo paslaugų teikėjų teises ir pareigas. Pareigos ~~gali apimti~~ ⇒ apima ⇐ sąlygas dėl reikiamų ~~es~~
~~informacijos~~ ☒ duomenų ☒ pateikimo ~~laiku~~, kad būtų galima identifikuoti visą orlaivių judėjimą oro erdvėje, už kurią jos yra atsakingos.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 4 dalis

~~4. Pasirinkdamos oro eismo paslaugų teikėją, valstybės narės veikia savo nuožiūra, jei teikėjas atitinka 6 ir 7 straipsniuose nurodytus reikalavimus ir sąlygas.~~

~~5. Jei pagal 16 9a straipsnį nustatyti funkciniai oro erdvės blokai apima oro erdvę, už kurią atsakinga daugiau kaip viena valstybė narė, atitinkamos valstybės narės ne vėliau kaip prieš mėnesį iki oro erdvės bloko įgyvendinimo pagal šio straipsnio 1 dalį bendrai paskiria vieną ar daugiau oro eismo paslaugų teikėjų.~~

~~46.~~ Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie visus sprendimus pagal šį straipsnį dėl oro eismo paslaugų teikėjo paskyrimo konkrečių oro erdvės blokų oro erdvei, už kurią jos yra atsakingos.

↓ naujas

8 straipsnis

Ryšų, navigacijos ir stebėjimo paslaugų (RNS), oro navigacijos informacijos paslaugų (ONI), oro eismo duomenų paslaugų (OED), meteorologijos paslaugų (MET) ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo sąlygos

1. Kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, oro eismo paslaugų teikėjai gali nuspręsti rinkos sąlygomis pirkti RNS, ONI, OED arba MET paslaugas.

Kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, valstybės narės gali leisti oro uostų operatoriams rinkos sąlygomis pirkti terminalo oro eismo paslaugas aerodromui valdyti.

Be to, kai taip oro erdvės naudotojams užtikrinama galimybė didinti ekonominį efektyvumą, valstybės narės gali leisti oro uostų operatoriams arba atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai rinkos sąlygomis pirkti terminalo oro eismo paslaugas prieigų skrydžių valdymo paslaugoms teikti.

2. Paslaugos rinkos sąlygomis perkamos vienodomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis pagal Sąjungos teisę, apimančią Sutartyse nustatytas konkurencijos taisykles. Paslaugų pirkimo konkurso tvarka parengiama taip, kad konkurse galėtų veiksmingai dalyvauti konkuruojantys teikėjai, įskaitant reguliariai sudaromas galimybes konkuruoti.

3. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad maršruto oro eismo paslaugų teikimas organizaciniu požiūriu būtų atskirtas nuo RNS, ONI, OED, MET ir terminalo oro eismo paslaugų teikimo ir kad būtų laikomasi 25 straipsnio 3 dalyje nustatyto apskaitos atskyrimo reikalavimo.

4. RNS, ONI, OED, MET arba terminalo oro eismo paslaugų teikėjas paslaugoms valstybėje narėje teikti gali būti atrinktas tik kai:

- (a) jis yra sertifikuotas pagal 6 straipsnio 1 ir 2 dalis;
- (b) jo pagrindinė verslo vieta yra valstybės narės teritorijoje;
- (c) valstybėms narėms ar jų nacionaliniams subjektams priklauso daugiau kaip 50 proc. paslaugų teikėjo ir jie tiesiogiai arba netiesiogiai, per vieną ar daugiau tarpinių įmonių, veiksmingai jį kontroliuoja, išskyrus kaip numatyta susitarime su trečiąja šalimi, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga; ir
- (d) paslaugų teikėjas atitinka nacionalinio saugumo ir gynybos reikalavimus.

5. 14, 17 ir 19–22 straipsniai netaikomi terminalo oro eismo paslaugų teikėjams, paskirtiems pagal pirkimo procedūrą, atliktą remiantis 1 dalies antra arba trečia pastraipa. Tie terminalo oro eismo paslaugų teikėjai oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų pagrindinėse – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – srityse duomenis stebėsenos tikslais teikia nacionalinei priežiūros institucijai ir VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai.

6. Nacionalinės priežiūros institucijos užtikrina, kad 1 dalyje nurodytas oro eismo paslaugų teikėjų ir oro uostų operatorių vykdomas paslaugų pirkimas atitiktų 2 dalį ir prireikus taiko taisomąsias priemones. Terminalo oro eismo paslaugų atveju jos atsakingos už terminalo oro eismo paslaugų pirkimo specifikacijų, į kurias įtraukiami paslaugų kokybės reikalavimai, patvirtinimą. Su konkurencijos taisyklių taikymu susijusius klausimus nacionalinės priežiūros institucijos perduoda Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 11 straipsnyje nurodytai nacionalinei kompetentingai institucijai.

9 straipsnis

Bendrų informacijos paslaugų teikimas

1. Teikiant bendras informacijos paslaugas platinamų duomenų vientisumas ir kokybė turi būti tokie, kad būtų galima saugiai teikti bepiločių orlaivių eismo valdymo paslaugas.

2. Bendrų informacijos paslaugų kaina grindžiama pastoviomis ir kintamomis atitinkamos paslaugos teikimo sąnaudomis ir į ją gali būti įtrauktas papildomas antkainis, atspindintis tinkamą rizikos ir gražos normos kompromisą.

Pirmoje pastraipoje nurodytų sąnaudų apskaita vykdoma atskirai nuo visos kitos atitinkamo operatoriaus veiklos ir jos skelbiamos viešai.

3. Pagal 2 dalį bendrų informacijos paslaugų teikėjas nustato kainą, o ją vertina ir tvirtina atitinkama nacionalinė priežiūros institucija.

4. Su skrydžiais tam tikrose oro erdvės srityse, kurias valstybės narės paskyrė bepiločių orlaivių skrydžiams, susijusius aktualius veiklos duomenis oro navigacijos paslaugų teikėjai teikia tikroju laiku. Bendrų informacijos paslaugų teikėjai tais duomenimis naudojami tik savo paslaugų teikimo veiklos tikslais. Galimybė susipažinti su veiklos duomenimis suteikiama bendrų informacijos paslaugų teikėjams nediskriminaciniu pagrindu, nepažeidžiant saugumo ar gynybos politikos interesų.

Galimybės susipažinti su tokiais duomenimis kainos grindžiamos ribinėmis duomenų teikimo sąnaudomis.

↓ 550/2004

~~9 straipsnis~~

~~Meteorologijos paslaugų teikėjų skyrimas~~

~~1. Valstybės narės gali paskirti meteorologijos paslaugų teikėją, kuris išskirtiniu pagrindu teiktų visus arba dalį meteorologinių duomenų visoje arba dalyje oro erdvės, už kurią jos yra atsakingos, atsižvelgiant į saugos reikalavimus.~~

~~2. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms apie bet kurį sprendimą pagal šį straipsnį dėl meteorologijos paslaugų teikėjo paskyrimo.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~1011~~ straipsnis

~~Veiklos rezultatų planas~~ ☒ sistema ☒

1. Kad pagerėtų oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatai ~~be~~ Bendrame Europos danguje, ~~parengiamas~~ ⇒ pagal šį straipsnį ir 11–18 straipsnius taikoma ☒ oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų ~~planas~~ ☒ sistema ☒. ~~Jis apima~~

2. Veiklos rezultatų sistema įgyvendinama ataskaitiniais laikotarpiais, kurių trukmė ne trumpesnė kaip dveji metai, bet ne ilgesnė kaip penkeri metai. Veiklos rezultatų sistema apima:

a) ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ masto tikslinius ☒ pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių ☒ veiklos ☒ rezultatų ☒ rodiklius;

numatytus pagrindinems veiklos sritims – saugai, aplinkos apsaugai, pajėgumams ir ekonominiam efektyvumui ⇒ kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu ⇐;

b) nacionalinius ⊗ veiklos rezultatų ⊗ planus arba funkceinių oro erdvės blokų planus, įskaitant ⇒ apimančius privalomus ⇐ ⇒ tikslinius a punkte nurodytų pagrindinių sričių kiekvieno ataskaitinio laikotarpio ⇐ veiklos ⊗ rezultatų ⊗ rodiklius; ≠

c) oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų ⇒ pagrindinių – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos ⇐ rezultatų periodinę apžvalgą, stebėseną bei lyginamąją analizę.

Komisija tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymo arba stebėsenos tikslais gali įtraukti papildomų pagrindinių veiklos sričių, kuriose reikia pagerinti veiklos rezultatus.

2. Komisija pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali skirti Eurokontrolę ar kitą nešališką kompetentingą įstaigą „veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga“. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos vaidmuo – koordinuojant su nacionalinėmis priežiūros institucijomis padėti Komisijai, bei, nacionalinėms priežiūros institucijoms pateikus prašymą, padėti joms įgyvendinti 1 dalyje nurodytą veiklos rezultatų planą. Komisija užtikrina, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga vykdydama Komisijos jai patikėtas užduotis veiktų savarankiškai.

3. Pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą ir atsižvelgusi į atitinkamą nacionalinių priežiūros institucijų indėlį nacionalinių ar funkceinių oro erdvės blokų lygmenimis, Komisija patvirtina Bendrijos masto oro eismo valdymo tinklo tikslinius veiklos rodiklius.

b) Nacionalinės priežiūros institucijos rengia 1 dalies b punkte nurodytus nacionalinius ar funkceinių oro erdvės blokų planus, kuriuos tvirtina valstybė(s) narė(s). Į šiuos planus įtraukiami privalomieji nacionaliniai tiksliniai rodikliai ar funkceinių oro erdvės blokų lygmens tiksliniai rodikliai ir atitinkama valstybės (-ių) narės (-ių) patvirtinta skatinamoji programa. Planai rengiami konsultuojantis su oro navigacijos paslaugų teikėjais, oro erdvės naudotojų atstovais ir, atitinkamais atvejais, oro uostų vadovybe bei oro uostų koordinatoriais.

c) Komisija, vadovaudamasi 6 dalies d punkte nurodytais vertinimo kriterijais, įvertina, ar nacionaliniai arba funkceinių oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai atitinka Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius.

Komisija, nustačiusi, kad vienas ar keli nacionaliniai arba funkceinių oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai neatitinka vertinimo kriterijų, gali nuspręsti pagal 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą pateikti rekomendaciją, kad atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos pasiūlytų peržiūrėtą (-us) tikslinį (-ius) veiklos rodiklį (-ius). Atitinkama (-os) valstybė(s) narė(s) patvirtina peržiūrėtus tikslinius veiklos rodiklius ir atitinkamas priemones, apie kurias laiku pranešama Komisijai.

Komisija, nustačiusi, kad peržiūrėti tiksliniai veiklos rodikliai ir atitinkamos priemonės nėra tinkamos, pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali nuspręsti, kad atitinkamos valstybės narės turi imtis taisomųjų priemonių.

Priešingu atveju Komisija, turėdama pakankamai patvirtinamųjų įrodymų ir pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, gali nuspręsti peržiūrėti Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius.

d) Veiklos rezultatų plano ataskaitinis laikotarpis apima mažiausiai trejus ir daugiausia penkerius metus. Jeigu nacionaliniai arba funkceinių oro erdvės blokų tiksliniai

~~rodikliai nėra įgyvendinti, tuo laikotarpiu valstybės narės ir (arba) nacionalinės priežiūros institucijos taiko savo apibrėžtas tam tinkamas priemones. Pirmasis ataskaitinis laikotarpis trunka pirmus trejus metus po 6 dalyje nurodytų įgyvendinimo taisyklių priėmimo.~~

- e) ~~Komisija periodiškai atlieka įvertinimą, kiek įgyvendinti tiksliniai veiklos rodikliai, ir pateikia rezultatus Bendro dangaus komitetui.~~

3. ~~1 dalyje nurodytam veiklos rezultatų planui taikomos šios procedūros~~ ☒ 2 dalies a, b ir c punktai grindžiami ☒:

- a) svarbių su oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatais susijusių duomenų rinkimu surenkami, patvirtinami, nagrinėjami, įvertinami ir platinami svarbūs su oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatais susiję duomenys iš visų atitinkamų subjektų, įskaitant oro navigacijos paslaugų teikėjus, oro erdvės naudotojus, oro uostų ~~vadovybę~~operatorius, nacionalines priežiūros institucijas, ⇒ nacionalines kompetentingas institucijas, ⇐ valstybes narės ⇐, Agentūrą, tinklo valdytoją ⇐ ir Eurokontrolę, jų tikrinimu, nagrinėjimu, vertinimu ir sklaida;

↓ naujas

- b) pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais, kuriais nustatomi pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių tiksliniai rodikliai;
- c) pagrindinių – saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų stebėsenos rodikliais;
- d) oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių rengimo metodika ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų plano ir tikslinių veiklos rezultatų rodiklių rengimo metodika;
- e) oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų planų projektų ir tikslinių rodiklių vertinimu;
- f) veiklos rezultatų planų stebėseną, įskaitant tinkamas įspėjimo priemones, sudarančias sąlygas ataskaitiniu laikotarpiu peržiūrėti veiklos rezultatų planus ir tikslinius rodiklius, taip pat Sąjungos masto tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;
- g) oro navigacijos paslaugų teikėjų lyginamąją analizę;
- h) paskatų sistemomis, apimančiomis finansinio atgrasymo priemones, taikytinas tais atvejais, kai oro eismo paslaugų teikėjas nepasiekia atitinkamų privalomų konkretaus ataskaitinio laikotarpio tikslinių veiklos rezultatų rodiklių arba neįgyvendina atitinkamų 35 straipsnyje nurodytų bendrų projektų. Taikant tokias finansinio atgrasymo priemones visų pirma atsižvelgiama į to paslaugų teikėjo užtikrinamos paslaugų kokybės pablogėjimą dėl to, kad buvo nepasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai arba neįgyvendinti bendri projektai, ir į to poveikį tinklui;
- i) su eismu ir sąnaudomis susijusiais rizikos pasidalijimo mechanizmais;
- j) tikslinių rodiklių nustatymo, veiklos rezultatų planų ir tikslinių rodiklių vertinimo, stebėsenos ir lyginamosios analizės terminų nustatymu;
- k) sąnaudų, susijusių ir su maršruto, ir su terminalo oro navigacijos paslaugomis, paskirstymo šių dviejų kategorijų paslaugoms metodika;

- l) mechanizmais, skirtais reaguoti į svarbius nenumatytus įvykius, darančius didelį poveikį veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimui.

11 straipsnis

Sjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymas

1. Laikydamosi 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros ir šio straipsnio 2–3 dalių nuostatų, Komisija patvirtina kiekvieno ataskaitinio laikotarpio maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų Sąjungos masto tikslinius pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodiklius. Kad būtų galima atlikti veiklos rezultatų planų projektų vertinimą pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytus kriterijus ir tuos projektus patvirtinti, Komisija kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais gali nustatyti papildomas bazines vertes, paskirstytąsias vertes ar lyginamąsias grupes.

2. 1 dalyje nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nustatomi remiantis šiais pagrindiniais kriterijais:

a) jie turi skatinti nuolat laipsniškai gerinti su oro navigacijos paslaugomis susijusios funkcinės ir ekonominės veiklos rezultatus;

b) jie turi būti realistiški, pasiekiami per atitinkamą ataskaitinį laikotarpį ir kartu skatinti ilgalaikius struktūrinius ir technologinius pokyčius, sudarančius sąlygas oro navigacijos paslaugas teikti efektyviai, tvariai ir atspariai.

3. Rengdama sprendimus dėl Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių, Komisija šiuo tikslu surenka visą reikiamą informaciją iš suinteresuotųjų subjektų. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia nuomonę, padedančią Komisijai atlikti analizę ir parengti tuos sprendimus.

12 straipsnis

Maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų klasifikacija

1. Prieš prasidedant kiekvienam ataskaitiniam laikotarpiui kiekviena valstybė narė praneša Komisijai apie tai, kurias oro navigacijos paslaugas, tuo laikotarpiu teiksimas oro erdvėje, už kurią ta valstybė narė atsakinga, ji ketina priskirti prie maršruto oro navigacijos paslaugų ir kurias – prie terminalo oro navigacijos paslaugų. Kartu kiekviena valstybė narė Komisijai nurodo oro eismo paslaugų teikėjus, paskirtus teikti tas atitinkamas paslaugas.

2. Likus pakankamai laiko iki atitinkamo ataskaitinio laikotarpio pradžios Komisija priima kiekvienai valstybei narei skirtus įgyvendinimo sprendimus, kuriuose nustato, ar numatyta atitinkamų paslaugų klasifikacija atitinka 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytus kriterijus. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia nuomonę, padedančią Komisijai atlikti analizę ir parengti tuos sprendimus.

3. Jeigu pagal 2 dalį priimtame sprendime nustatoma, kad numatyta klasifikacija neatitinka 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytų kriterijų, atitinkama valstybė narė, atsižvelgdama į tą sprendimą, pateikia naują pranešimą, parengtą užtikrinant atitiktį tiems kriterijams. Komisija pagal 2 dalį priima sprendimą dėl šio pranešimo.

4. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus rengia remdamiesi klasifikacijomis, kurias Komisija pripažino atitinkančiomis 2 straipsnio 28 ir 55 punktuose nustatytus kriterijus.

Tomis pačiomis klasifikacijomis remiasi ir VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 13 straipsnio 3 dalį vertindama sąnaudų paskirstymą maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms.

13 straipsnis

Paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planai ir tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai

1. Maršruto oro eismo paslaugas teikti paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima kiekvieno ataskaitinio laikotarpio veiklos rezultatų planų, susijusių su visomis jų teikiamomis ir atitinkamais atvejais jų iš kitų paslaugų teikėjų perkamomis maršruto oro navigacijos paslaugomis, projektus.

Veiklos rezultatų planų projektai priimami po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Juose nustatomi su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derantys maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai. Rengiant šiuos veiklos rezultatų planų projektus atsižvelgiama į Europos OEV pagrindinį planą. Veiklos rezultatų planų projektai skelbiami viešai.

2. Į 1 dalyje nurodytus maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus įtraukiama aktuali tinklo valdytojo pateikta informacija. Prieš priimdami tuos planų projektus, paskirti oro eismo paslaugų teikėjai konsultuojasi su oro erdvės naudotojų atstovais ir prireikus karinėmis institucijomis, oro uostų operatoriais ir oro uostų koordinatoriais. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai taip pat pateikia tuos planus už jų sertifikavimą atsakingai nacionalinei kompetentingai institucijai – ji patikrina atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

3. Maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektuose nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai turi derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais visų pagrindinių sričių veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti papildomas trečioje pastraipoje nustatytas sąlygas.

Nustatant, ar maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, remiamasi šiais kriterijais:

a) jei kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais yra nustatytos paskirstytosios vertės – veiklos rezultatų plano projekte nurodytų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių palyginimu su tomis paskirstytosiomis vertėmis;

b) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per bendrą laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

c) atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo numatomų veiklos rezultatų palyginimu su tai pačiai lyginamajai grupei priklausančių kitų oro eismo paslaugų teikėjų numatomais veiklos rezultatais.

Be to, veiklos rezultatų plano projektas turi atitikti šias sąlygas:

a) pagrindinės prielaidos, kuriomis remiantis nustatomi tiksliniai rodikliai ir priemonės jiems per ataskaitinį laikotarpį pasiekti, be kita ko, bazinės vertės, eismo prognozės ir ekonominės prielaidos, turi būti tikslios, tinkamos ir nuoseklios;

b) veiklos rezultatų plano projektas turi būti išsamus – jame turi netrūkti duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos;

c) rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės turi atitikti 20 straipsnio nuostatas.

4. Atsižvelgdama į 10 straipsnio 3 dalies k punkte nurodytą metodiką ir į Komisijos pagal 12 straipsnį įvertintą skirtingų paslaugų klasifikaciją, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra įvertina sąnaudų paskirstymą maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms.

5. 1 dalyje nurodyti maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai, įskaitant atitinkamais atvejais sąnaudų paskirstymo maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms samatą, pateikiami vertinti ir tvirtinti VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai.

6. Jei oro eismo paslaugų teikėjas yra paskirtas teikti ir maršruto, ir terminalo oro navigacijos paslaugas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pirmiausia pagal 4 dalį įvertina sąnaudų paskirstymą atitinkamoms paslaugoms.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad sąnaudų paskirstymas neatitinka 4 dalyje nurodytos metodikos ar klasifikacijos, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia naują veiklos rezultatų plano projektą, parengtą laikantis tos metodikos ir tos klasifikacijos.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad sąnaudų paskirstymas atitinka tą metodiką ir tą klasifikaciją, ji priima atitinkamą sprendimą ir praneša apie tai paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui ir atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai. Nacionalinė priežiūros institucija privalo laikytis tame sprendime pateiktų su sąnaudų paskirstymu susijusių išvadų atlikdama 14 straipsnyje nurodytą terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų plano projekto vertinimą.

7. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atlieka maršruto oro navigacijos paslaugų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų vertinimą. Tais atvejais, kai taikoma 6 dalis, šis vertinimas atliekamas po to, kai priimamas 6 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytas sprendimas dėl sąnaudų paskirstymo.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, ji jį patvirtina.

Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad vienas ar keli maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais arba kad veiklos rezultatų planas neatitinka 3 dalyje nustatytų papildomų sąlygų, ji atsisako jį patvirtinti.

8. Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 7 dalį atsisako patvirtinti veiklos rezultatų plano projektą, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia peržiūrėtą veiklos rezultatų plano projektą, kurį rengiant, be kita ko, prireikus pakoreguojami tiksliniai rodikliai.

9. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atlieka 8 dalyje nurodyto peržiūrėto veiklos rezultatų plano projekto vertinimą. Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra jį patvirtina.

Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas tų kriterijų ir sąlygų neatitinka, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra atsisako jį patvirtinti ir pareikalauja, kad paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateiktų galutinį veiklos rezultatų plano projektą.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera

su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, atsižvelgdama į 7 dalyje nurodytame sprendime padarytas išvadas, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui nustato su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derančius tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tie VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir aprašomos priemonės jiems pasiekti.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas tik dėl to, kad neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, kurie buvo nustatyti veiklos rezultatų plano projekte ir, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, nebuvo tenkinamos.

Jei pagal 8 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir dėl to, kad jis taip pat neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros pagal trečią pastraipą nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, aprašomos priemonės jiems pasiekti ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vertinimu, nebuvo tenkinamos.

10. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros patvirtintus veiklos rezultatų planų projektus kaip galutinius planus ir juos paskelbia viešai.

11. Laikydamosi pagal 18 straipsnį priimtuose įgyvendinimo aktuose nurodytų terminų, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra rengia reguliarias maršruto oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų stebėsenos ataskaitas, be kita ko, reguliariai vertina, kiek pasiekti maršruto paslaugų srities Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų maršruto oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir tų vertinimų rezultatus skelbia viešai.

Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai teikia oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatams stebėti reikalingą informaciją ir duomenis. Tai, be kita ko, apima su faktinėmis sąnaudomis ir pajamomis susijusią informaciją ir duomenis. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nebuvo pasiekti arba veiklos rezultatų planas nebuvo tinkamai įgyvendintas, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra priima sprendimus, kuriais pareikalaujama, kad oro eismo paslaugų teikėjai imtųsi taisomųjų priemonių. Kai tai objektyviai būtina, šios taisomosios priemonės gali apimti reikalavimą oro eismo paslaugų teikėjui perduoti atitinkamų paslaugų teikimą kitam oro eismo paslaugų teikėjui. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir toliau nepasiekiami arba veiklos rezultatų planas ir toliau įgyvendinamas netinkamai, arba nustatytos taisomosios priemonės netaikomos arba taikomos netinkamai, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 24 straipsnio 2 dalį atlieka tyrimą ir pateikia nuomonę Komisijai. Komisija gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.

14 straipsnis

Paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planai ir tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai

1. Terminalo oro eismo paslaugas teikti paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima kiekvieno ataskaitinio laikotarpio veiklos rezultatų planų, susijusių su visomis jų teikiamomis ir atitinkamais atvejais jų iš kitų paslaugų teikėjų perkamomis terminalo oro navigacijos paslaugomis, projektus.

Veiklos rezultatų planų projektai priimami po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Juose nustatomi su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derantys terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai. Rengiant šiuos veiklos rezultatų planų projektus atsižvelgiama į Europos OEV pagrindinį planą. Veiklos rezultatų planų projektai skelbiami viešai.

2. Į 1 dalyje nurodytus terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektus įtraukiama aktuali tinklo valdytojo pateikta informacija. Prieš priimdami tuos planų projektus, paskirti oro eismo paslaugų teikėjai konsultuojasi su oro erdvės naudotojų atstovais ir prireikus karinėmis institucijomis, oro uostų operatoriais ir oro uostų koordinadoriais. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai taip pat pateikia tuos planus už jų sertifikavimą atsakingai nacionalinei kompetentingai institucijai – ji patikrina atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

3. Terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektuose nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai turi derėti su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais visų pagrindinių sričių veiklos rezultatų rodikliais ir atitikti papildomas trečioje pastraipoje nustatytas sąlygas.

Nustatant, ar terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, remiamasi šiais kriterijais:

a) jei kartu su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais yra nustatytos paskirstytosios vertės – veiklos rezultatų plano projekte nurodytų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių palyginimu su tomis paskirstytosiomis vertėmis;

b) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per bendrą laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

c) atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo numatomų veiklos rezultatų palyginimu su tai pačiai lyginamajai grupei priklausančių kitų oro eismo paslaugų teikėjų numatomais veiklos rezultatais.

Be to, veiklos rezultatų plano projektas turi atitikti šias sąlygas:

a) pagrindinės prielaidos, kuriomis remiantis nustatomi tiksliniai rodikliai ir priemonės jiems per ataskaitinį laikotarpį pasiekti, be kita ko, bazinės vertės, eismo prognozės ir ekonominės prielaidos, turi būti tikslios, tinkamos ir nuoseklios;

b) veiklos rezultatų plano projektas turi būti išsamus – jame turi netrūkti duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos;

c) rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės turi atitikti 20 straipsnio nuostatas.

4. 1 dalyje nurodyti terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai pateikiami vertinti ir tvirtinti nacionalinei priežiūros institucijai.

5. Jei oro eismo paslaugų teikėjas yra paskirtas teikti ir maršruto, ir terminalo oro navigacijos paslaugas, nacionalinei priežiūros institucijai turi būti pateiktas tas terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų plano projektas, dėl kurio gautas teigiamas VRAĮ funkcijas

atliekančios Agentūros pagal 13 straipsnio 6 dalies trečią pastraipą priimtas sprendimas dėl sąnaudų paskirstymo.

6. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, nacionalinė priežiūros institucija atlieka terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų vertinimą. Tais atvejais, kai taikoma 5 dalis, nacionalinė priežiūros institucija savo vertinimą grindžia VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros sprendimo dėl sąnaudų paskirstymo išvadomis.

Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, ji jį patvirtina.

Jei nacionalinė priežiūros institucija nustato, kad vienas ar keli terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais arba kad veiklos rezultatų planas neatitinka 3 dalyje nustatytų papildomų sąlygų, ji atsisako jį patvirtinti.

7. Jei nacionalinė priežiūros institucija pagal 6 dalį atsisako patvirtinti veiklos rezultatų plano projektą, atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateikia peržiūrėtą veiklos rezultatų plano projektą, kurį rengiant, be kita ko, prireikus pakoreguojami tiksliniai rodikliai.

8. Remdamasi 3 dalyje nustatytais kriterijais ir sąlygomis, nacionalinė priežiūros institucija atlieka 7 dalyje nurodyto peržiūrėto veiklos rezultatų plano projekto vertinimą. Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atitinka tuos kriterijus ir sąlygas, nacionalinė priežiūros institucija jį patvirtina.

Jei peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas tų kriterijų ir sąlygų neatitinka, nacionalinė priežiūros institucija atsisako jį patvirtinti ir pareikalauja, kad paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas pateiktų galutinį veiklos rezultatų plano projektą.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, nacionalinė priežiūros institucija, atsižvelgdama į 6 dalyje nurodytame sprendime padarytas išvadas, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui nustato su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais derančius tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tie nacionalinės priežiūros institucijos nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir aprašomos priemonės jiems pasiekti.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas tik dėl to, kad neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, kurie buvo nustatyti veiklos rezultatų plano projekte ir, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, nebuvo tenkinamos.

Jei pagal 7 dalį pateiktas peržiūrėtas veiklos rezultatų plano projektas atmetamas dėl to, kad jame nustatyti terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nedera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais, ir dėl to, kad jis taip pat neatitinka 3 dalies trečioje pastraipoje nustatytų sąlygų, galutiniame veiklos rezultatų plano projekte, kurį turi pateikti atitinkamas paskirtas oro eismo paslaugų teikėjas, nurodomi nacionalinės priežiūros institucijos pagal trečią pastraipą nustatyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, aprašomos priemonės jiems pasiekti ir padaromi reikiami pakeitimai, susiję su sąlygomis, kurios, nacionalinės priežiūros institucijos vertinimu, nebuvo tenkinamos.

9. Atitinkami paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima nacionalinės priežiūros institucijos patvirtintus veiklos rezultatų planų projektus kaip galutinius planus ir juos paskelbia viešai.

10. Atitinkama nacionalinė priežiūros institucija rengia reguliarias terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų stebėsenos ataskaitas, be kita ko, reguliariai vertina, kiek pasiekti oro eismo paslaugų teikėjų teikiamų terminalo oro navigacijos paslaugų tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir tų vertinimų rezultatus skelbia viešai.

Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai teikia oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatams stebėti reikalingą informaciją ir duomenis. Tai, be kita ko, apima su faktinėmis sąnaudomis ir pajamomis susijusią informaciją ir duomenis.

Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai nebuvo pasiekti arba veiklos rezultatų planas nebuvo tinkamai įgyvendintas, nacionalinė priežiūros institucija priima sprendimus, kuriais pareikalaujama, kad oro eismo paslaugų teikėjai imtųsi taisomųjų priemonių. Kai tai objektyviai būtina, šios taisomosios priemonės gali apimti reikalavimą oro eismo paslaugų teikėjui perduoti atitinkamų paslaugų teikimą kitam oro eismo paslaugų teikėjui. Jei tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ir toliau nepasiekiami arba veiklos rezultatų planas ir toliau įgyvendinamas netinkamai, arba nustatytos taisomosios priemonės netaikomos arba taikomos netinkamai, nacionalinė priežiūros institucija gali paprašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros atlikti tyrimą pagal 24 straipsnio 2 dalį, o Komisija gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.

11. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos pagal šį straipsnį priimti sprendimai galėtų būti peržiūrimi teismine tvarka.

12. Jei nacionalinės priežiūros institucijos užduotis pagal 3 straipsnio 8 dalį vykdo VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektai teikiami VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai kartu su maršruto oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektais. Jei Agentūra priima 13 straipsnio 6 dalies trečioje pastraipoje nurodytą sprendimą dėl sąnaudų paskirstymo, ji privalo šio sprendimo laikytis atlikdama terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų planų projektų vertinimą.

15 straipsnis

VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros vaidmuo vykdant terminalo oro navigacijos paslaugų Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių stebėseną

1. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra reguliariai Sąjungos mastu apžvelgia terminalo oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatus ir jų santykį su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais.

2. Kad būtų galima parengti 1 dalyje nurodytą apžvalgą, nacionalinės priežiūros institucijos VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai pateikia 14 straipsnio 10 dalyje nurodytas ataskaitas ir visą kitą informaciją, kurios VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra gali paprašyti tais tikslais.

16 straipsnis

Tinklo veiklos rezultatų planas

1. Tinklo valdytojas rengia kiekvieno ataskaitinio laikotarpio tinklo veiklos rezultatų planą, susijusį su visomis tinklo atliekamomis funkcijomis, projektus.

Tinklo veiklos rezultatų plano projektas parengiamas po to, kai nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, ir prieš prasidedant atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui. Jame nustatomi tiksliniai pagrindinių – aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo – sričių veiklos rezultatų rodikliai.

2. Tinklo veiklos rezultatų plano projektas pateikiamas VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai ir Komisijai.

VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra Komisijos prašymu pateikia jai nuomonę dėl tinklo veiklos rezultatų plano projekto remdamasi šiais pagrindiniais kriterijais:

a) veiklos rezultatų gerėjimo per ataskaitinį laikotarpį, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, ir, papildomai, per laikotarpį, kurį sudaro ankstesnis ataskaitinis laikotarpis ir ataskaitinis laikotarpis, su kuriuo susijęs veiklos rezultatų planas, vertinimu;

b) vertinimu, ar tinklo veiklos rezultatų plano projektas yra išsamus, t. y. ar jame netrūksta duomenų ir pagrindžiamosios medžiagos.

Jei Komisija nustato, kad tinklo veiklos rezultatų plano projektas yra išsamus ir jame numatytas pakankamas veiklos rezultatų gerėjimas, ji jį priima kaip galutinį planą. Priešingu atveju Komisija gali paprašyti tinklo valdytojo pateikti peržiūrėtą tinklo veiklos rezultatų plano projektą.

17 straipsnis

Tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir veiklos rezultatų planų peržiūra ataskaitiniu laikotarpiu

1. Jei Sąjungos masto tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai ataskaitiniu laikotarpiu tampa nebetinkami dėl iš esmės pasikeitusių aplinkybių, Komisija juos peržiūri, jei tokia peržiūra yra būtina ir proporcinga. Tokiam sprendimui taikomas 11 straipsnis. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai po tokios peržiūros priima naujus veiklos rezultatų planų projektus – tam taikomi 13 ir 14 straipsniai. Tinklo valdytojas parengia naują tinklo veiklos rezultatų plano projektą – tam taikomas 16 straipsnis.

2. Sprendime dėl 1 dalyje nurodytų peržiūrėtų Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių pateikiamos pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikytinos iki tol, kol bus pradėti taikyti pagal 13 straipsnio 6 dalį ir 14 straipsnio 6 dalį priimti galutiniai veiklos rezultatų planai.

3. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai gali prašyti VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros, jei tai susiję su maršruto oro navigacijos paslaugomis, arba nacionalinės priežiūros institucijos, jei tai susiję su terminalo oro navigacijos paslaugomis, leisti ataskaitiniu laikotarpiu peržiūrėti vieną ar kelis tikslinius veiklos rezultatų rodiklius. Tokį prašymą galima pateikti, jei pasiekiamos įspėjamosios ribos arba jei paskirti oro eismo paslaugų teikėjai įrodo, kad pradiniai duomenys, prielaidos ir argumentai, kuriais pagrįsti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai, yra iš esmės ir ilgą laiką nebetinkami dėl aplinkybių, kurių nebuvo įmanoma numatyti tuo metu, kai buvo priimamas veiklos rezultatų planas.

4. Atlikti numatytą peržiūrą VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra, jei tai susiję su maršruto oro navigacijos paslaugomis, arba nacionalinė priežiūros institucija, jei tai susiję su terminalo oro navigacijos paslaugomis, atitinkamam paskirtam oro eismo paslaugų teikėjui leidžia tik jei ta peržiūra yra būtina ir proporcinga ir su sąlyga, kad peržiūrėti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai tebederės su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rezultatų rodikliais. Gavę leidimą atlikti peržiūrą paskirti oro eismo paslaugų teikėjai priima naujus veiklos rezultatų planų projektus laikydamiesi 13 ir 14 straipsniuose nustatytų procedūrų.

Veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimas

Veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimo tikslais Komisija patvirtina išsamius reikalavimus ir procedūras, susijusius su 10 straipsnio 3 dalimi ir 11, 12, 13, 14, 15, 16 ir 17 straipsniais, visų pirma su veiklos rezultatų planų projektų rengimu, tikslinių veiklos rezultatų rodiklių nustatymu, jų vertinimo kriterijais ir sąlygomis, sąnaudų paskirstymo maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugoms metodika, veiklos rezultatų stebėseną, taisomųjų priemonių nustatymu ir visų procedūrų terminais. Tie reikalavimai ir procedūros nustatomi įgyvendinimo akte, priimamame laikantis 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

↓ 1070/2009 1 straipsnis

~~b) pasirenkamos tinkamos pagrindinės veiklos rezultatų sritys pagal ICAO dokumentą Nr. 9854 „Visuotinė oro eismo valdymo veiklos koncepcija“, suderintos su sritimis, numatytomis pagal pagrindinio OEV plano veiklos sistemą, įskaitant saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumų ir ekonominio efektyvumo sritis, kurios prireikus pakeičiamos, siekiant atsižvelgti į ypatingus bendro Europos dangaus inieiatyvos poreikius ir susijusius šių sričių tikslus, taip pat nustatoma keletas pagrindinių veiklos rezultatų įvertinimo rodiklių;~~

~~c) numatomi Bendrijos masto tiksliniai veiklos rodikliai, kurie apibrėžiami atsižvelgiant į nacionaliniu arba funkcinį oro erdvės blokų lygmenimis gautus duomenis;~~

~~6. Siekdama, kad veiklos rezultatų plano veikimas būtų išsamiai nustatytas, Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. ir per deramą laikotarpį, kuris reikalingas laikytis šiame reglamente nustatytų atitinkamų terminų, priima įgyvendinimo taisyklės pagal 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą. Šiose įgyvendinimo taisyklėse nustatoma:~~

~~e) nacionalinių priežiūros institucijų rengiamų nacionalinių arba funkcinį oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų parengimo kriterijai, įskaitant nacionalinius arba funkcinį oro erdvės blokų tikslinius veiklos rodiklius bei skatinamąją programą. Veiklos rezultatų planai:~~

~~i) yra pagrįsti oro navigacijos paslaugų teikėjų verslo planais;~~

~~ii) apima visus nacionalinės ar funkcinį oro erdvės blokų sąnaudų bazės sąnaudų komponentus;~~

~~iii) apima privalomus veiklos tikslinius rodiklius, suderinamus su Bendrijos masto tiksliniais veiklos rodikliais; d) įvertinami nacionaliniai arba funkcinį oro erdvės blokų tiksliniai veiklos rodikliai, atsižvelgiant į nacionalinius arba funkcinį oro erdvės blokų planus; ir~~

~~e) atliekama nacionalinių ar funkcinį oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų įgyvendinimo stebėseną, įskaitant tinkamas įspėjimo priemones. d) kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar nacionaliniai arba funkcinį oro erdvės blokų tiksliniai rodikliai ataskaitiniu laikotarpiu atitiko Bendrijos masto tikslinius veiklos rodiklius, ir kuriuos taikant stiprinamos įspėjimo priemonės;~~

- ~~e) bendrieji principai, kuriais vadovaudamasi valstybės narės parengia skatinamąją programą;~~
- ~~f) po įgyvendinimo taisyklių priėmimo ne daugiau kaip 12 mėnesių trunkančio pereinamojo laikotarpio priemonių, būtinų pritaikyti prie veiklos rezultatų plano įgyvendinimo, taikymo principai;~~
- ~~b) vertinimo, kiek veiklos tikslinių rodiklių pasiekta, ir naujų tikslinių rodiklių nustatymo ataskaitinis laikotarpis ir periodiškumas;~~
- ~~a) 4 dalyje nurodytų procedūrų turinys ir taikymo grafikas;~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis

~~5. Nustatant veiklos rezultatų planą atsižvelgiama į tai, kad maršruto metu teikiamos paslaugos, terminalo paslaugos ir tinklo funkcijos yra skirtingos ir turėtų būti atitinkamai traktuojamos, prireikus, ir vertinant veiklos rezultatus.~~

↓ 550/2004 (pritaikytas)

~~III SKYRIUS~~

~~MOKESČIŲ SISTEMA~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 8 dalis

~~14 straipsnis~~

~~Bendrosios nuostatos~~

~~Pagal 15 ir 16 straipsnių reikalavimus mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema padeda užtikrinti didesnę skaidrumą nustatant, įvedant ir surenkant mokesčius iš oro erdvės naudotojų ir didina oro navigacijos paslaugų teikimo ekonominį efektyvumą bei skrydžių veiksmingumą, kartu išlaikant optimalų saugos lygį. Ši sistema taip pat atitinka 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 15 straipsnį ir Eurokontrolės maršruto rinkliavų sistemą.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 9 dalis
(pritaikytas)

~~1945~~ straipsnis

⊗ Rinkliavų sistemos ⊗ pPrincipai

1. Neapribojant valstybių narių galimybės oro eismo paslaugų, kurioms taikomas šis straipsnis, teikimą finansuoti viešosiomis lėšomis, oro erdvės naudotojams nustatomos ir taikomos oro navigacijos paslaugų rinkliavos ir užtikrinamas jų mokėjimas.

2. Rinkliavos nustatomos atsižvelgiant į sąnaudas, kurias oro eismo paslaugų teikėjai patiria per nustatytus 10 straipsnio 2 dalyje apibrėžtus ataskaitinius laikotarpius teikdami paslaugas ir vykdydami funkcijas, aktualias oro erdvės naudotojams. Į tas sąnaudas gali būti įskaičiuojama pagrįsta turto grąža, padedanti atlikti būtinus esminius pagerinimus.

3. Rinkliavomis skatinama oro navigacijos paslaugas teikti saugiai, efektyviai, veiksmingai ir tvariai, kad būtų užtikrintas aukštas saugos lygis bei didelis ekonominis efektyvumas ir pasiekti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai; be to, jomis skatinamas integruotas paslaugų teikimas ir kartu mažinamas aviacijos poveikis aplinkai.

4. Rinkdami pajamas iš oro erdvės naudotojams taikomų rinkliavų, oro eismo paslaugų teikėjai dėl 10 straipsnio 3 dalies h punkte nurodytų paskatų sistemų ir 10 straipsnio 3 dalies i punkte nurodytų rizikos pasidalijimo mechanizmų taikymo gali sukaupti finansinį perteklių arba patirti finansinių nuostolių.

5. Pajamos, gautos iš oro erdvės naudotojams pagal šį straipsnį taikomų rinkliavų, nenaudojamos paslaugoms, kurios pagal 8 straipsnį teikiamos rinkos sąlygomis, finansuoti.

6. Finansiniai duomenys apie paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų nustatytąsias sąnaudas, faktines sąnaudas ir pajamas pateikiami nacionalinėms priežiūros institucijoms bei VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai ir paskelbiami viešai.

20 straipsnis

Rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės

1. Maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliavoms nustatyti naudojamos sąnaudų bazės sudaro pagal 13 ir 14 straipsnį priimtuose veiklos rezultatų planuose nurodytos nustatytosios sąnaudos, susijusios su tų paslaugų teikimu atitinkamoje maršruto rinkliavų zonoje ir terminalo rinkliavų zonoje.

2. 1 dalyje nurodytos nustatytosios sąnaudos apima su reikiama infrastruktūra ir paslaugomis susijusias sąnaudas, atitinkamas palūkanų už investicijas į kapitalą sumas ir turto nusidėvėjimo sumas, taip pat techninės priežiūros, veiklos, valdymo ir administravimo sąnaudas.

3. 1 dalyje nurodytos nustatytosios sąnaudos taip pat apima šias sąnaudas:

a) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su mokesčiais ir rinkliavomis, mokamais VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai;

b) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su nacionalinių priežiūros institucijų vykdoma tų paslaugų teikėjų priežiūros ir sertifikavimo veikla, arba tokių sąnaudų dalį, nebent joms padengti valstybėse narėse būtų naudojami kiti finansiniai ištekliai;

c) oro eismo paslaugų teikėjų patiriamas sąnaudas, susijusias su oro navigacijos paslaugų teikimu ir tinklo funkcijomis, įskaitant tinklo valdytojų pavestas užduotis, nebent tokioms sąnaudoms padengti valstybėse narėse būtų naudojami kiti finansiniai ištekliai.

4. Į nustatytąsias sąnaudas neįskaičiuojamos sąnaudos, susijusios su 42 straipsnyje nurodytomis valstybių narių taikomomis sankcijomis ir su 13 straipsnio 11 dalyje bei 14 straipsnio 10 dalyje nurodytomis taisomosiomis priemonėmis.

5. Maršruto oro navigacijos paslaugų ir terminalo oro navigacijos paslaugų kryžminis subsidijavimas neleidžiamas. Sąnaudos, susijusios ir su maršruto oro navigacijos paslaugomis, ir su terminalo oro navigacijos paslaugomis, taikant skaidrią metodiką proporcingai paskirstomos maršruto oro navigacijos paslaugoms ir terminalo oro navigacijos paslaugoms. Tai pačiai vienai iš šių dviejų kategorijų priklausančių skirtingų oro navigacijos paslaugų kryžminis subsidijavimas leidžiamas tik jei tai pateisinama objektyviomis priežastimis ir skaidriai nurodoma pagal 25 straipsnio 3 dalį.

6. Paskirti oro eismo paslaugų teikėjai išsamią informaciją apie savo sąnaudų bazes pateikia VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai, nacionalinėms priežiūros institucijoms ir Komisijai. Šiuo tikslu, laikantis 25 straipsnio 3 dalyje nurodyto apskaitos atskyrimo principo, sąnaudos suskirstomos į su darbuotojais susijusias sąnaudas, kitas (su darbuotojais nesusijusias) veiklos sąnaudas, nusidėvėjimo sąnaudas, kapitalo sąnaudas, su VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai mokamomis mokesčiais ir rinkliavomis susijusias sąnaudas ir ypatingąsias sąnaudas.

21 straipsnis

Vienetinių tarifų nustatymas

1. Atsižvelgiant į veiklos rezultatų planuose nurodytas nustatytąsias sąnaudas ir juose pateiktas eismo prognozes, taip pat į taikytinas su ankstesniais metais susijusias korekcijas ir kitas pajamas, kalendoriniams metams nustatomi kiekvienos rinkliavų zonos vienetiniai tarifai.

2. Vienetinius tarifus nustato nacionalinės priežiūros institucijos – jos tai padaro po to, kai VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra patikrina, ar jie atitinka 19, 20 ir šį straipsnius. Jei VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra nustato, kad vienetinis tarifas neatitinka tų reikalavimų, atitinkama nacionalinė priežiūros institucija, atsižvelgdama į tai, jį peržiūri. Jei vienetinis tarifas ir toliau neatitinka tų reikalavimų, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra pagal 24 straipsnio 2 dalį atlieka tyrimą ir pateikia nuomonę Komisijai, o ši gali imtis 24 straipsnio 3 dalyje numatytų veiksmų.

Jei dėl pernelyg intensyvaus eismo kyla didelių tinklo problemų, be kita ko, pablogėja aplinkosauginis veiksmingumas, Komisija gali, laikydamasi 37 straipsnio 3 dalyje nustatytos nagrinėjimo procedūros, priimti įgyvendinimo reglamentą, kuriame rinkliavų taikymo tikslais būtų nustatytas visoje Bendro Europos dangaus oro erdvėje taikytinas bendras maršruto oro navigacijos paslaugų vienetinis tarifas ir išsamios jo taikymo taisyklės ir procedūros. Pirmoje pastraipoje nurodytas bendras vienetinis tarifas apskaičiuojamas remiantis atitinkamų oro navigacijos paslaugų teikėjų taikomų skirtingų vienetinių tarifų svertiniu vidurkiu. Taikant bendrą vienetinį tarifą gautos pajamos perskirstomos siekiant užtikrinti, kad nebūtų daromas poveikis atitinkamų oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms.

22 straipsnis

Rinkliavų nustatymas

1. Oro erdvės naudotojams nediskriminacinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į atitinkamų skirtingų tipų orlaivių santykinius gabenimo pajėgumus, taikomos rinkliavos už oro

navigacijos paslaugų teikimą. Taikant skirtingiems oro erdvės naudotojams rinkliavas už naudojimąsi ta pačia paslauga, nedaroma jokie skirtumo dėl naudotojo nacionalinės priklausomybės ar kategorijos.

2. Konkrečiam skrydžiui tam tikroje maršruto rinkliavų zonoje taikoma maršruto oro navigacijos paslaugų rinkliava apskaičiuojama remiantis nustatytu tos maršruto rinkliavų zonos vienetiniu tarifu ir su tuo skrydžiu susijusių maršruto paslaugų vienetų skaičiumi. Rinkliavą sudaro vienas ar keli objektyviais veiksniais pagrįsti kintamieji komponentai.

3. Konkrečiam skrydžiui tam tikroje terminalo rinkliavų zonoje taikoma terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliava apskaičiuojama remiantis nustatytu tos terminalo rinkliavų zonos vienetiniu tarifu ir su tuo skrydžiu susijusių terminalo paslaugų vienetų skaičiumi. Apskaičiuojant terminalo oro navigacijos paslaugų rinkliavą, skrydžio artėjimo tūpti ir išvykimo etapai skaičiuojami kaip vienas skrydis. Rinkliavą sudaro vienas ar keli objektyviais veiksniais pagrįsti kintamieji komponentai.

4. Tam tikri oro erdvės naudotojai, ypač vykstantieji skrydžius lengvaisiais ir valstybiniais orlaiviais, gali būti atleidžiami nuo oro navigacijos rinkliavų su sąlyga, kad tokio atleidimo nuo rinkliavų sąnaudos padengiamos iš kitų išteklių ir jų netenka dengti kitiems oro erdvės naudotojams.

5. Siekiant skatinti oro navigacijos paslaugų teikėjus, oro uostus ir oro erdvės naudotojus padėti didinti aplinkosauginį veiksmingumą arba gerinti paslaugų kokybę, pavyzdžiui, naudoti daugiau tvarių alternatyviųjų degalų, didinti pajėgumus, mažinti vėlavimų, užtikrinti tvarią plėtrą ir kartu išlaikyti optimalų saugos lygį (visų pirma tam, kad būtų įgyvendintas Europos OEV pagrindinis planas), rinkliavos moduliuojamos. Moduliavimas atliekamas taikant finansiškai palankias arba nepalankias priemones ir nedarant poveikio oro eismo paslaugų teikėjų pajamoms.

23 straipsnis

Rinkliavų sistemos įgyvendinimas

Rinkliavų sistemos įgyvendinimo tikslais Komisija patvirtina išsamius reikalavimus ir procedūras, susijusius su 19, 20, 21 ir 22 straipsniais, visų pirma su sąnaudų bazėmis ir nustatytosiomis sąnaudomis, vienetinių tarifų nustatymu, paskatų sistemomis, rizikos pasidalijimo mechanizmais ir rinkliavų moduliavimu. Tie reikalavimai ir procedūros nustatomi įgyvendinimo akte, priimamame laikantis 37 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 9 dalis

~~a) sąnaudos, kurios padalijamos oro erdvės naudotojams – tai nustatytos oro navigacijos paslaugų teikimo sąnaudos, įskaitant atitinkamas kapitalo investicijų palūkanų ir turto nuvertėjimo sumas, taip pat techninės priežiūros, veiklos, valdymo ir administravimo sąnaudas. Nustatytos sąnaudos – tai sąnaudos, kurias nustato valstybė narė nacionaliniu ar funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis arba ataskaitinio laikotarpio pradžioje kiekvieniems ataskaitinio laikotarpio, nurodyto pagrindų reglamento 11 straipsnyje, kalendoriniams metams, arba ataskaitinio laikotarpio metu, atlikus atitinkamus pakeitimus naudojant įspėjimo priemones, nustatytas pagrindų reglamento 11 straipsnyje;~~

~~b) sąnaudos, į kurias šiuo atveju atsižvelgiama, yra apskaičiuotos pagal priemones ir paslaugas, numatytas ICAO Europos regiono regioniniame oro navigacijos plane ir įgyvendinamas pagal šį planą. Be to, jos gali apimti nacionalinių priežiūros institucijų ir (arba) kompetentingų subjektų patirtas sąnaudas, taip pat kitas atitinkamos valstybės narės ir paslaugų teikėjo patirtas sąnaudas, susijusias su oro navigacijos paslaugų teikimu. Jos neapima sankcijų, kurias valstybės narės skiria pagal pagrindų reglamento 9 straipsnį, sąnaudų ir bet kokių taisomųjų priemonių, kurias valstybės narės taiko pagal pagrindų reglamento 11 straipsnį, sąnaudų;~~

~~c) funkcinų oro erdvės blokų atžvilgiu ir įgyvendindamos savo atitinkamus pagrindų susitarimus, valstybės narės deda tinkamas pastangas siekdamos susitarti dėl bendrų mokesčių politikos principų;~~

~~d) skirtingų oro navigacijos paslaugų sąnaudos nurodomos atskirai, kaip numatyta 12 straipsnio 3 dalyje;~~

~~e) maršruto paslaugų ir terminalo paslaugų tarpusavio subsidijavimas neleidžiamas. Sąnaudos, tiek susijusios su terminalo paslaugomis, tiek ir su maršruto paslaugomis, proporcingai paskirstomos tarp maršruto paslaugų ir terminalo paslaugų taikant skaidrią metodiką. Skirtingų oro navigacijos paslaugų tarpusavio subsidijavimas leidžiamas tik vienoje iš tų dviejų kategorijų, kai tai pagrįsta objektyviomis priežastimis ir aiškiai nurodyta;~~

~~f) užtikrinamas mokesčiams apskaičiuoti naudojamos sąnaudų bazės skaidrumas. Priimamos paslaugų teikėjų informacijos teikimo įgyvendinimo taisyklės, kad būtų galima atlikti paslaugų teikėjų prognozių, faktinių sąnaudų ir pajamų apžvalgas. Nacionalinės priežiūros institucijos, paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai, Komisija ir Eurokontrolė reguliariai keičiasi informacija.~~

~~3. Nustatydamos mokesčius pagal 2 dalį, valstybės narės laikosi šių principų:~~

~~a) mokesčiai nustatomi už galimybę nediskriminavimo sąlygomis naudotis oro navigacijos paslaugomis. Apmokestinant skirtingus oro erdvės naudotojus už naudojimąsi ta pačia paslauga, nedaroma jokio skirtumo dėl naudotojo nacionalinės priklausomybės ar kategorijos;~~

~~b) tam tikri naudotojai, ypač lengvųjų ir valstybinių orlaivių operatoriai, gali būti atleidžiami nuo mokesčių, jei tokio atleidimo sąnaudos nepriskiriamos kitiems naudotojams;~~

~~c) mokesčiai nustatomi kalendoriniams metams nustatytų sąnaudų pagrindu arba gali būti nustatomi valstybių narių apibrėžtomis sąlygomis, siekiant nustatyti didžiausią kasmetinį mokestį už vieną arba kasmetines didžiausias pajamas ne ilgesniu kaip penkerių metų laikotarpiu;~~

~~d) iš oro navigacijos paslaugų gali būti gaunama pakankamai pajamų, užtikrinančių pagrįstą turto grąžą, kuri padėtų užtikrinti investicijas į būtiną įrangos gerinimą;~~

~~e) mokesčiai atspindi oro navigacijos paslaugų ir infrastruktūros, kuria gali pasinaudoti oro erdvės naudotojai, sąnaudas, atsižvelgiant į atitinkamų skirtingų tipų orlaivių našumą;~~

~~f) mokesčiai skatina saugų, veiksmingą, efektyvų ir tvarų oro navigacijos paslaugų teikimą siekiant užtikrinti aukštą saugos lygį ir ekonominį efektyvumą bei pasiekti tikslinius veiklos rodiklius ir skatina integruotą paslaugų teikimą, tuo pačiu metu mažindami aviacijos poveikį aplinkai. Tuo tikslu ir atsižvelgdamos į nacionalinius arba funkcinų oro erdvės blokų veiklos rezultatų planus, nacionalinės priežiūros institucijos gali sukurti mechanizmus, įskaitant paskatas, kurias sudaro finansinės lengvatos ir nepalankios sąlygos, kad paragintų oro navigacijos paslaugų teikėjus ir (arba) oro erdvės naudotojus prisidėti prie oro navigacijos~~

~~paslaugų teikimo gerinimo, pavyzdžiui, pajėgumų didinimo, vėlavimų mažinimo ir tvarios plėtros, kartu išlaikant optimalų saugos lygį.~~

~~4. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, Komisija priima išsamias šio straipsnio įgyvendinimo taisykles.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 11 dalis

~~15 straipsnis~~

~~Laikymosi peržiūra~~

~~1. Komisija numato nuolatinę 14 ir 15 straipsniuose nurodytų principų ir taisyklių laikymosi peržiūrą, atliekamą bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis. Komisija siekia sukurti būtinus mechanizmus, kad būtų pasinaudojama Eurokontrolės patirtimi, ir praneša valstybėms narėms, Eurokontrolei ir oro erdvės naudotojų atstovams peržiūros rezultatus.~~

~~2. Vienos ar daugiau valstybių narių, manančių, kad 14 ir 15 straipsniuose nurodyti principai ir taisyklės nebuvo tinkamai taikomi, prašymu arba savo iniciatyva Komisija atlieka tyrimą dėl bet kurio įtariamo atitinkamų principų ir (arba) taisyklių nesilaikymo arba netaikymo. Nepažeidžiant 18 straipsnio 1 dalies, Komisija praneša valstybėms narėms, Eurokontrolei ir oro erdvės naudotojų atstovams tyrimo rezultatus. Komisija, išklausiusi atitinkamą valstybę narę ir pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą, per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos priima sprendimą dėl šio reglamento 14 ir 15 straipsnių taikymo ir dėl to, ar galima tęsti atitinkamą praktiką.~~

~~3. Komisija adresuoja savo sprendimą valstybėms narėms ir praneša apie tai paslaugų teikėjui, jei jis yra teisiškai suinteresuotas. Bet kuri valstybė narė gali per vieną mėnesį perduoti Komisijos sprendimą Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.~~

↓ naujas

~~24 straipsnis~~

~~Veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos laikymosi tikrinimas~~

~~1. Komisija reguliariai tikrina, kaip oro eismo paslaugų teikėjai ir valstybės narės laikosi jiems taikomų 10–17 straipsnių, 19–22 straipsnių ir 18 bei 23 straipsniuose nurodytų įgyvendinimo aktų nuostatų. Komisija veikia konsultuodamasi su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra ir nacionalinėmis priežiūros institucijomis.~~

~~2. VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra vienos ar kelių valstybių narių, nacionalinės priežiūros institucijos arba Komisijos prašymu atlieka tyrimą dėl įtariamo 1 punkte nurodytų reikalavimų nesilaikymo. Nustačiusi tų reikalavimų nesilaikymo požymių, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra tyrimą gali pradėti savo iniciatyva. Tyrimą ji užbaigia per keturis mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, išklausiusi valstybės narės, atitinkamos nacionalinės priežiūros institucijos ir atitinkamo paskirto oro eismo paslaugų teikėjo. Nedarant poveikio 41 straipsnio 1 dalies nuostatomis, VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra tyrimo rezultatus pateikia atitinkamoms valstybėms narėms, atitinkamiems oro eismo paslaugų teikėjams ir Komisijai.~~

3. Komisija gali parengti nuomonę dėl to, ar valstybės narės ir (arba) oro eismo paslaugų teikėjai laikosi 10–17 straipsnių, 19–22 straipsnių ir 18 bei 23 straipsniuose nurodytų įgyvendinimo aktų nuostatų; šią nuomonę ji pateikia atitinkamai valstybei narei ar valstybėms narėms ir atitinkamam oro eismo paslaugų teikėjui.

↓ 550/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

2542 straipsnis

☒ Oro navigacijos paslaugų teikėjų ☒ ~~Ataskaitų~~ ☒ finansinės apskaitos ☒ skaidrumas

1. Oro navigacijos paslaugų teikėjai, ~~neatsižvelgiant į~~ ☒ nepriklausomai nuo ☒ jų nuosavybės sistemos ~~arba teisinės statusą~~ ☒ struktūros ☒, ⇒ kasmet ⇐ parengia, pateikia ~~auditui~~ ir paskelbia savo finansinę atskaitomybę ☒ finansines ataskaitas ☒. Ši atskaitomybė ☒ Šios finansinės ataskaitos ☒ turi atitikti Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ patvirtintus tarptautinius apskaitos standartus. Jei dėl ☒ oro navigacijos ☒ paslaugų teikėjo teisinio statuso neįmanoma laikytis visų tarptautinių apskaitos standartų, paslaugų teikėjas ~~deda pastangas~~ ⇒ užtikrina ⇐, kad jų būtų laikomasi kiek įmanoma didesniu mastu. ~~2. Visais atvejais Oro navigacijos paslaugų teikėjai skelbia metines ataskaitas ir yra reguliariai atliekamas nepriklausomas jų~~ ☒ šioje dalyje nurodytų jų finansinių ataskaitų ☒ auditas.

↓ naujas

2. Nacionalinės priežiūros institucijos ir VRAĮ funkcijas atliekanti Agentūra turi teisę susipažinti su jų prižiūrimų oro navigacijos paslaugų teikėjų finansinėmis ataskaitomis. Valstybės narės gali nuspręsti teisę susipažinti su šiomis finansinėmis ataskaitomis suteikti ir kitoms priežiūros institucijoms.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 7 dalis

(pritaikytas)

⇒ naujas

3. ~~Teikdami paslaugų paketą Oro navigacijos paslaugų teikėjai ⇒ kiekvienos oro navigacijos paslaugos apskaitą savo vidaus apskaitos sistemoje tvarko atskirai ⇐ nurodo ir praneša su oro navigacijos paslaugomis susijusias sąnaudas ir pajamas, išskirstytas pagal 14 straipsnyje nurodytą mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą, ir prireikus tvarko konsoliduotą kitų paslaugų nei oro navigacijos paslaugos atskaitomybę, kaip jie privalėtų daryti, jei atitinkamas~~ ☒ šias ☒ paslaugas teiktų skirtingos ☒ atskiros ☒ įmonės ⇒ – taip siekiama išvengti diskriminavimo, kryžminio subsidijavimo ir konkurencijos iškraipymo. Oro navigacijos paslaugų teikėjas kiekvienos veiklos apskaitą atskirai tvarko ir tais atvejais, kai: ⇐

↓ naujas

- a) jis teikia pagal 8 straipsnio 1 dalį perkamas oro navigacijos paslaugas ir į tos nuostatos taikymo sritį nepatenkančias oro navigacijos paslaugas;
- b) jis teikia oro navigacijos paslaugas ir vykdo kitą bet kokios rūšies veiklą, įskaitant bendrą informacijos paslaugų teikimą;
- c) jis teikia oro navigacijos paslaugas Sąjungoje ir trečiosiose šalyse.

Nustatytosios sąnaudos, faktinės sąnaudos ir teikiant oro navigacijos paslaugas gautos pajamos suskirstomos į su darbuotojais susijusias sąnaudas, kitas (su darbuotojais nesusijusias) veiklos sąnaudas, nusidėvėjimo sąnaudas, kapitalo sąnaudas, su VRAĮ funkcijas atliekančiais Agentūrai mokamomis mokesčiais ir rinkliavomis susijusias sąnaudas ir ypatingąsias sąnaudas ir skelbiamos viešai, laikantis konfidencialios informacijos apsaugos reikalavimų.

4. Nacionalinė priežiūros institucija arba jos patvirtintas nuo atitinkamo oro navigacijos paslaugų teikėjo nepriklausomas subjektas atlieka pagal 19 straipsnio 6 dalį pateiktų finansinių duomenų apie sąnaudas ir pajamas, taip pat kitos vienetiniams tarifams apskaičiuoti svarbios informacijos auditą arba patikrinimą. Audito išvados skelbiamos viešai.

↓ 550/2004

~~4. Valstybės narės paskiria kompetentingas institucijas, kurios turi teisę susipažinti su paslaugų teikėjų, teikiančių paslaugas oro erdvėje, už kurią jos yra atsakingos, ataskaitomis.~~

~~5. Valstybės narės gali taikyti 2002 m. liepos 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1606/2002 dėl tarptautinių apskaitos standartų taikymo⁵² 9 straipsnio pereinamojo laikotarpio nuostatas oro navigacijos paslaugų teikėjams, kuriems taikomas tas reglamentas.~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 5 dalis

~~9a straipsnis~~

~~Funkciniai oro erdvės blokai~~

~~1. Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d. valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog funkciniai oro erdvės blokai būtų įgyvendinti, siekdamos užtikrinti reikalaujamą bendro Europos dangaus oro eismo valdymo tinklo pajėgumą ir veiksmingumą bei išlaikyti aukštą saugos lygį ir pagerinti bendrą oro transporto sistemos veikimą bei sumažinti poveikį aplinkai.~~

~~3. Valstybės narės, visų pirma valstybės narės, kurios nustato kaimyninius funkceinius oro erdvės blokus, kuo plačiau bendradarbiauja, kad užtikrintų šios nuostatos laikymąsi. Prireikus, į bendradarbiavimą galima įtraukti funkciniuose oro erdvės blokuose dalyvaujančias trečiąsias šalis.~~

⁵² OL L 243, 2002 9 11, p. 1.

~~2. Funkciniai oro erdvės blokai visų pirma:~~

- ~~a) yra paremti saugos vertinimu;~~
- ~~b) leidžia optimaliai naudoti oro erdvę, atsižvelgiant į oro eismo srautus;~~
- ~~c) užtikrina darną su Europos maršrutų tinklu, įsteigtu pagal oro erdvės reglamento 6 straipsnį;~~
- ~~d) yra pateisinami dėl jų bendros pridėtinės vertės, įskaitant optimalų techninių ir žmogiškųjų išteklių panaudojimą remiantis sąnaudų ir naudos tyrimais;~~
- ~~e) užtikrina sklandų ir lankstų atsakomybės už oro eismo kontrolę perdavimą tarp oro eismo paslaugų vienetų;~~
- ~~f) užtikrina įvairių oro erdvės konfigūracijų suderinamumą, tobulindami, *inter alia*, esamus skrydžių informacijos regionus;~~
- ~~g) atitinka su ICAO sudarytų regioninių susitarimų sąlygas;~~
- ~~h) atitinka šio reglamento įsigaliojimo dieną galiojančius regioninius susitarimus, visų pirma sudarytus su Europos trečiosiomis šalimis; ir~~
- ~~i) palengvina derinimą su Bendrijos masto tiksliniais veiklos rodikliais.~~

~~3. Funkcinis oro erdvės blokas nustatomas tik visų valstybių narių ir, jei tinkama, trečiųjų šalių, kurios atsakingos už bet kurią funkciniam oro erdvės blokui priskiriamą oro erdvės dalį, bendru sutarimu.~~

~~Prieš pranešdama (-os) Komisijai apie funkcinio oro erdvės bloko nustatymą, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) pateikia Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir kitoms suinteresuotosioms šalims pakankamą informaciją ir suteikia joms galimybę pateikti pastabas.~~

~~4. Kai funkcinis oro erdvės blokas susijęs su oro erdve, už kurią visiškai ar iš dalies atsako dvi ar daugiau valstybių narių, susitarime, kuriuo nustatomas funkcinis oro erdvės blokas, numatomos būtinos nuostatos dėl to, kaip blokas gali būti keičiamas ir kaip valstybė narė gali pasitraukti iš bloko, įskaitant pereinamojo laikotarpio priemones.~~

~~5. Tarp dviejų ar daugiau valstybių narių iškilus sunkumų dėl tarpvalstybinio funkcinio oro erdvės bloko, apimančio oro erdvę, už kurią jos atsakingos, atitinkamos valstybės narės gali kartu paprašyti Bendro dangaus komiteto šiuo klausimu pateikti nuomonę. Nuomonė skiriama atitinkamoms valstybėms narėms. Nepažeidžiant 63 dalies, valstybės narės atsižvelgia į tą nuomonę siekdamos rasti sprendimą.~~

~~6. Komisija, gavusi valstybių narių pranešimus apie susitarimus ir pareiškimus, nurodytus 3 ir 4 dalyse, įvertina, kaip kiekvienas funkcinis oro erdvės blokas atitinka 2 dalyje nustatytus reikalavimus, ir Bendro dangaus komitetui pateikia rezultatus siekdama juos aptarti. Jei Komisija išsiaiškina, kad vienas ar daugiau funkcinio oro erdvės blokų neatitinka reikalavimų, ji pradeda dialogą su atitinkamomis valstybėmis narėmis, siekdama pasiekti susitarimą dėl priemonių, kurių reikia imtis siekiant ištaisyti padėtį.~~

~~7. Nepažeidžiant 6 dalies, apie 3 ir 4 dalyse nurodytus susitarimus ir pareiškimus pranešama Komisijai, kad jie būtų paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Skelbiant nurodoma atitinkamo sprendimo įsigaliojimo data.~~

~~8. Funkcinių oro erdvės blokų nustatymo ir keitimo gairės parengiamos ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 4 d. pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą.~~

~~9. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. priima įgyvendinimo taisykles, susijusias su informacija, kurią atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) pateikia prieš nustatant ir keičiant funkinių oro erdvės bloką pagal šio straipsnio 3 dalį.~~

~~9b straipsnis~~

~~Funkinių oro erdvės blokų sistemos koordinatorius~~

~~1. Siekdama palengvinti funkinių oro erdvės blokų nustatymą, Komisija gali paskirti fizinį asmenį funkinių oro erdvės blokų sistemos koordinatoriumi (toliau – koordinatorius). Komisija veikia pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.~~

~~2. Nepažeisdamas 9a straipsnio 5 dalies, koordinatorius, siekdamas paspartinti funkinių oro erdvės blokų nustatymą, visų atitinkamų valstybių narių ir, prireikus, tame pačiame funkiniame oro erdvės bloke dalyvaujančių trečiųjų šalių prašymu padeda įveikti jų derybų proceso sunkumus. Koordinatorius veikia pagal visų atitinkamų valstybių narių ir, prireikus, tame pačiame funkiniame oro erdvės bloke dalyvaujančių trečiųjų šalių įgaliojimus.~~

~~3. Koordinatorius veikia nešališkai, visų pirma valstybių narių, trečiųjų šalių, Komisijos ir suinteresuotųjų subjektų atžvilgiu.~~

~~4. Koordinatorius neatskleidžia jokios informacijos, gautos vykdant savo pareigas, išskyrus tuos atvejus, kai valstybė (-ės) narė (-ės) ir, prireikus, atitinkamos trečiosios šalys leidžia tai daryti.~~

~~5. Koordinatorius kas tris mėnesius nuo jo paskyrimo dienos Komisijai, Bendro dangaus komitetui ir Europos Parlamentui teikia ataskaitas. Ataskaitoje pateikiama derybų santrauka ir jų rezultatai.~~

~~6. Koordinatoriaus įgaliojimai baigiasi, kai pasirašomas paskutinis susitarimas dėl funkinių oro erdvės blokų, tačiau ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d..~~

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

IV SKYRIUS

✧ TINKLO VALDYMAS ✧

266 straipsnis

Tinklo ✧ funkcijos ✧ valdymas ir kūrimas

1. Oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijomis ~~sudaromos sąlygos optimaliai naudoti oro erdvę~~ ⇒ užtikrinamas tvarus ir efektyvus oro erdvės ir ribotų išteklių naudojimas. ✧ ~~✧~~ ✧ Jomis taip pat ✧ užtikrinama, kad oro erdvės naudotojai galėtų pasirinkti norimą ⇒ vykdyti skrydžius ekologiškiausiomis ✧ trajektorijomis, kartu sudarant galimybę kuo veiksmingiau ✧ kuo geresnes sąlygas ✧ naudotis oro erdve ir oro navigacijos paslaugomis. Šios ⇒ 2 ir 3 dalyse išvardytos ✧ tinklo funkcijos ⇒ padeda siekti Sąjungos masto tikslinių veiklos rezultatų rodiklių ir yra grindžiamos veiklos poreikiais ✧ skirtos iniciatyvoms nacionaliniu ir funkcinio oro erdvės blokų lygmenimis paremti ir yra vykdomos tokiu būdu, kuris leidžia atskirti reguliavimo ir veiklos užduotis.

2. Kad būtų pasiekti 1 dalyje nurodyti tikslai ir nepažeidžiant valstybių narių atsakomybės plėtojant nacionalinius maršrutus ir oro erdvės struktūras, Komisija užtikrina, kad būtų vykdomos šios ✧ 1 dalyje nurodytos tinklo ✧ funkcijos ✧, be kita ko, apima ✧:

a) Europos ~~maršrutų tinklo kūrimas~~ ⇒ oro erdvės struktūrų projektavimą ir valdymą ✧;

⇒ b) oro eismo srautų valdymą; ✧

~~cb) nepakankamų~~ aviacijos dažnių juostų, kurios naudojamos bendrajame oro eismu, ✧ ribotų ✧ išteklių, visų pirma radijo dažnių, koordinavimą, taip pat radiolokacinių atsakiklių kodų koordinavimą.

⇓ naujas

3. 1 dalyje nurodytos tinklo funkcijos taip pat apima:

a) oro erdvės suskirstymo optimizavimą tinklo reikmėms ir palankesnių oro eismo paslaugų teikimo perdavimo sąlygų sudarymą bendradarbiaujant su oro eismo paslaugų teikėjais ir valstybių narių institucijomis;

b) užtikrinimo, kad į tinklą būtų įtraukti privalomame Tinklo veiklos plane nustatyti skrydžių valdymo pajėgumai, valdymą;

c) koordinavimo ir paramos tinklo krizės atveju funkciją;

d) oro eismo srautų ir pajėgumų valdymą;

e) su Europos OEV tinklo infrastruktūros diegimu susijusių įgyvendinimo veiksmų planavimo, stebėsenos ir koordinavimo valdymą vadovaujantis Europos OEV pagrindiniu planu ir atsižvelgiant į veiklos poreikius bei susijusias veiklos procedūras;

f) Europos OEV tinklo infrastruktūros veikimo stebėseną.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)

4. ~~Pirmoje pastraipoje 2 ir 3 dalyse išvardytos funkcijos negali būti susijusios su privalomų bendro pobūdžio priemonių priėmimu arba naudojimusi politinėse veiksmų laisvės naudojimu. Jos atsižvelgia į pasiūlymus, parengtus nacionaliniu ir funkcinio oro erdvės bloku lygmenimis. Jos vykdomos laikantis sutartų lankstaus oro erdvės naudojimo procedūrų, derinant jas~~ ☒ veiksmus ☒ su karinėmis institucijomis ☒ pagal sutartas lankstaus oro erdvės naudojimo procedūras ☒.

↓ naujas

5. Komisijai pagal 36 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas būtų iš dalies pakeistas siekiant 2 ir 3 dalyse išvardytas funkcijas papildyti naujomis tinkamam tinklo veikimui ir veiklos rezultatams užtikrinti būtinomis funkcijomis.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)

27 straipsnis

☒ Tinklo valdytojas ☒

↓ naujas

1. Kad būtų pasiekti 26 straipsnyje nurodyti tikslai, Komisija, prireikus padedama Agentūros, užtikrina, kad tinklo valdytojas padėtų vykdyti 26 straipsnyje nustatytas tinklo funkcijas atlikdamas 4 dalyje nurodytas užduotis.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)

⇒ naujas

2. ⇒ Tinklo valdytojo užduotims atlikti ⇐ Komisija, ~~pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu ir laikydamosi 4 dalyje nurodytų įgyvendinimo taisyklių, gali patikėti Eurokontrolėi arba kitai~~ ☒ paskirti ☒ kompetentingai nešališkai įstaigai užduotis, reikalingas pirmoje pastraipoje išvardytoms funkcijoms vykdyti. Šiuo tikslu Komisija priima įgyvendinimo aktą laikydamosi 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Šiame sprendime dėl paskyrimo nustatomos paskyrimo, be kita ko, tinklo valdytojo finansavimo, sąlygos.

3. Šios ⇒ Tinklo valdytojo ⇐ užduotys vykdomos ⇒ nepriklausomai, ⇐ nešališkai ir ekonomiškai efektyviai ~~valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų vardu. Jų vykdymas yra atitinkamai administruojamas, pripažįstant~~ ⇒ , kad tais atvejais, kai tinklo valdytoja paskirta

kompetentinga įstaiga atlieka ir reguliavimo funkcijas, ~~atskiras~~ atskaitomybės už paslaugų teikimą ~~ir~~ turi būti atskirta nuo atskaitomybės už reguliavimą. Vykdydamas savo užduotis tinklo valdytojas ~~atsižvelgiant~~ į viso OEV tinklo poreikius ir ~~visiškai dalyvaujant~~ į veiklą visapusiškai įtraukia oro erdvės naudotojus, oro navigacijos paslaugų teikėjams, aerodromų naudotojus ir karines institucijas.

↓ naujas

4. Tinklo valdytojas padeda vykdyti tinklo funkcijas taikydamas paramos priemones, kurių tikslas – užtikrinti saugų ir efektyvų tinklo veiklos planavimą ir veikimą įprastomis ir krizės sąlygomis, ir priemones, kuriomis siekiama nuolat gerinti su Bendru Europos dangumi susijusį tinklo veikimą ir bendrus tinklo veiklos rezultatus, ypač kiek tai susiję su veiklos rezultatų sistemos įgyvendinimu. Imdamasis veiksmų tinklo valdytojas atsižvelgia į būtinybę į tinklą visiškai integruoti oro uostus.

5. Siekdamas užtikrinti, kad 10 straipsnyje nurodyti tiksliniai veiklos rezultatų rodikliai tinkamai sietųsi su atskirų oro navigacijos paslaugų teikėjų užtikrintiniais pajėgumais, kurie tų paslaugų teikėjų ir tinklo valdytojo sutarimu nustatomi Tinklo veiklos plane, tinklo valdytojas glaudžiai bendradarbiauja su VRAĮ funkcijas atliekančia Agentūra.

6. Tinklo valdytojas:

- a) priima sprendimus dėl atskirų priemonių, kurių tikslas – įgyvendinti tinklo funkcijas ir padėti veiksmingai vykdyti privalomą Tinklo veiklos planą bei pasiekti privalomus tikslinius veiklos rezultatų rodiklius;
- b) teikia su OEV tinklo infrastruktūros diegimu pagal Europos OEV pagrindinį planą susijusias konsultacijas Komisijai ir atitinkamą informaciją VRAĮ funkcijas atliekančiai Agentūrai, visų pirma tam, kad būtų nustatytos tinklui būtinos investicijos.

7. Tinklo valdytojas sprendimus priima taikydamas bendro sprendimų priėmimo procesą. Bendro sprendimų priėmimo proceso dalyviai veikia kuo labiau siekdami pagerinti tinklo veikimą ir veiklos rezultatus. Per bendro sprendimų priėmimo procesą propaguojami tinklo interesai.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis

~~3. Komisija, tinkamai pasikonsultavusi su suinteresuotaisiais pramonės subjektais, gali papildyti 2 dalyje pateiktą funkcijų sąrašą. Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↴ naujas

8. Komisija įgyvendinimo aktuose, priimamuose laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, nustato išsamias taisykles, susijusias su tinklo funkcijų vykdymu, tinklo valdytojo užduotimis, valdymo mechanizmais, be kita ko, sprendimų priėmimo procesais, ir krizių valdymu.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis

~~4. Išsamios šiame straipsnyje nurodytų priemonių įgyvendinimo taisyklės, išskyrus nurodytasias 6–9 dalyse, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą. Tose įgyvendinimo taisyklėse visų pirma numatoma:~~

~~a) procesų ir procedūrų koordinavimas ir derinimas siekiant padidinti dažnio valdymo efektyvumą aviacijos srityje, įskaitant principų ir kriterijų nustatymą;~~

~~b) centrinę funkciją koordinuoti ankstyvą Europos bendram oro eismui naudojamų dažnio juostų poreikių identifikavimą ir problemų sprendimą siekiant paremti Europos aviacijos tinklo kūrimą ir veikimą;~~

~~c) papildomos tinklo funkcijos, kaip apibrėžta pagrindiniame OEV plane;~~

~~d) valstybių narių, oro navigacijos paslaugų teikėjų bendro sprendimų priėmimo proceso išsamios sąlygos bei tinklo valdymo funkcija, skirta 2 dalyje nurodytoms užduotims vykdyti;~~

~~e) atitinkamų suinteresuotųjų subjektų konsultavimosi sąlygos sprendimų priėmimo procese nacionaliniu ir Europos lygmenimis; ir~~

~~f) radijo spektre, kurį Tarptautinė telekomunikacijų sąjunga priskyrė bendram oro eismui, užduočių ir atsakomybės pasidalinimas tarp tinklo valdymo funkcijos ir nacionalinių dažnio valdytojų, užtikrinant, kad nacionalinio dažnio valdymo funkcijos toliau vykdytų tas dažnių užduotis, kurios neturi poveikio tinklui. Tais atvejais, kai tinklui daromas poveikis, nacionaliniai dažnio valdytojai bendradarbiauja su už tinklo valdymo funkciją atsakingais asmenimis siekdami optimizuoti dažnių panaudojimą.~~

↴ naujas

9. Sprendimus dėl 26 straipsnio 2 ir 3 dalyse nepaminėtų oro erdvės struktūrų projektavimo aspektų priima valstybės narės. Tai darydamos valstybės narės atsižvelgia į oro eismo paklausą, sezoniskumą ir sudėtingumą ir į veiklos rezultatų planus. Prieš priimdamos sprendimus dėl tų aspektų, jos konsultuojasi su atitinkamais oro erdvės naudotojais arba jiems atstovaujančiomis grupėmis, taip pat atitinkamais atvejais su karinėmis institucijomis.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 6 dalis

~~5. Kiti nei nurodytieji 2 dalyje oro erdvės planavimo aspektai sprendžiami nacionaliniu arba funkcinį oro erdvės blokų lygmenimis. Šiame planavimo procese atsižvelgiama į eismo paklausą bei sudėtingumą, nacionalinių arba funkcinį oro erdvės blokų veiklos rezultatų~~

~~planus ir konsultuojamasi su atitinkamais oro erdvės naudotojais arba atitinkamomis grupėmis, atstovaujančiomis oro erdvės naudotojams, ir karinėmis institucijomis, jei prireiktų.~~

~~6. Valstybės narės patiki Eurokontrolei arba kitai nešališkai kompetentingai įstaigai valdyti oro eismo srautą, taikant atitinkamą priežiūros sistemą.~~

~~7. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės, įskaitant reikalingą priežiūros sistemą, rengiamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą ir tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, siekiant optimizuoti turimus pajėgumus naudojant oro erdvę ir patobulinti oro eismo srauto valdymo procesus. Šios taisyklės grindžiamos skaidrumo ir veiksmingumo principu, užtikrinant, kad pajėgumai suteikiami lanksčiai ir laiku pagal ICAO Europos regiono regioniniame oro navigacijos plane pateiktas rekomendacijas.~~

~~8. Oro eismo srautų valdymo įgyvendinimo taisyklės padeda oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro uostų vadovybei ir oro erdvės naudotojams priimant veiklos sprendimus, apima šias sritis:~~

~~a) skrydžių planavimą;~~

~~b) laisvų oro erdvės pajėgumų panaudojimą visais skrydžio etapais, įskaitant oro uosto laiko tarpinių skyrimą; ir~~

~~c) bendro oro eismo maršrutų naudojimą, įskaitant~~

~~— bendro pranešimo kūrimą maršrutų nustatymo ir eismo orientavimo tikslais,~~

~~— bendro oro eismo nukreipimo iš grūsties vietų galimybes, ir~~

~~— pirmenybės taisyklės, susijusias su galimybėmis naudotis oro erdve bendram oro eismui, ypač grūsties ir krizių laikotarpiais.~~

~~9. Rengdama ir priimdama įgyvendinimo taisykles, Komisija, nepažeisdama saugos reikalavimų, atitinkamai atsižvelgia į skrydžių planų ir oro uostų laiko tarpinių suderinamumą bei būtiną gretimų regionų tarpusavio koordinavimą.~~

↓ naujas

28 straipsnis

Tinklo valdytojo finansinės apskaitos skaidrumas

1. Tinklo valdytojas rengia, teikia ir skelbia savo finansines ataskaitas. Tos finansinės ataskaitos turi atitikti Sąjungos patvirtintus tarptautinius apskaitos standartus. Jei dėl tinklo valdytojo teisinio statuso neįmanoma laikytis visų tarptautinių apskaitos standartų, tinklo valdytojas užtikrina, kad jų būtų laikomasi kiek įmanoma didesniu mastu.

2. Tinklo valdytojas skelbia metines ataskaitas ir yra reguliariai atliekamas nepriklausomas jo auditas.

↓ 550/2004

~~10~~ straipsnis

~~Paslaugų teikėjų tarpusavio ryšiai~~

~~1. Oro navigacijos paslaugų teikėjai gali naudotis kitų paslaugų teikėjų, turinčių Bendrijoje išduotus sertifikatus, paslaugomis.~~

~~2. Oro navigacijos paslaugų teikėjai įformina savo darbinius ryšius rašytiniais susitarimais arba lygiavertėmis teisinėmis priemonėmis, kuriose išdėstomos konkrečios kiekvieno paslaugų teikėjo pareigos bei funkcijos ir numatomas visų paslaugų teikėjų keitimasis veiklos duomenimis dėl bendrojo oro eismo. Apie šiuos susitarimus pranešama atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai ar institucijoms.~~

~~3. Su oro eismo paslaugų teikimu susijusiais atvejais privaloma gauti atitinkamų valstybių narių pritarimą. Meteorologijos paslaugų teikimo atvejais privaloma gauti atitinkamų valstybių narių pritarimą, jei jos pagal 9 straipsnio 1 dalį išskirtiniu pagrindu yra paskyrusios paslaugų teikėją.~~

↓ naujas

29 straipsnis

Ryšiai su suinteresuotaisiais subjektais

Oro eismo paslaugų teikėjai nustato konsultavimosi mechanizmus, skirtus konsultuotis su atitinkamais oro erdvės naudotojais ir aerodromų naudotojais dėl svarbiausių su teikiamomis paslaugomis susijusių klausimų, be kita ko, dėl svarbių oro erdvės konfigūracijų pakeitimų, ir dėl strateginių investicijų, turinčių reikšmingos įtakos oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikimui ir (arba) rinkliavoms. Oro erdvės naudotojai dalyvauja ir strateginių investicijų planų tvirtinimo procese. Komisija priima priemones, kuriose nustatoma tiksli konsultavimosi su oro erdvės naudotojais ir jų dalyvavimo tvirtinant investicijų planus tvarka. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 6 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~30~~ straipsnis

Ryšiai su karinėmis institucijomis

Valstybės narės, vykdydamos bendrąją transporto politiką, ~~imasi būtinų priemonių, kad užtikrintų~~ ☒ , kad būtų sudaromi ar atnaujinami ☒ kompetentingų civilinių ir karinių

institucijų rašytiniais susitarimais ar lygiavertėmis teisinėmis priemonėmis dėl konkrečių oro erdvės blokų valdymo sudarymą arba atnaujinimą ⇨, ir apie tai praneša Komisijai ⇨.

↓ 550/2004

13 straipsnis

Galimybė susipažinti su duomenimis ir jų apsauga

1. Kiek tai susiję su bendruoju oro eismu, visi oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai ir oro uostai realiu laiku keičiasi atitinkamais veiklos duomenimis, atitinkančiais jų veiklos poreikius. Šie duomenys gali būti naudojami tik veiklos vykdymo tikslais.

2. Galimybė susipažinti su atitinkamais veiklos duomenimis be diskriminacijos suteikiama atitinkamoms institucijoms, sertifikuotiems oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro erdvės naudotojams ir oro uostams. 3. Sertifikuoti paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai ir oro uostai nustato standartines susipažinimo su jų atitinkamais veiklos duomenimis sąlygas, išskyrus nurodytąsias 1 dalyje. Nacionalinės priežiūros institucijos patvirtina tokias standartines sąlygas. Išsamios su tokiomis sąlygomis susijusios taisyklės prireikus nustatomos pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodyta tvarka.

↓ naujas

31 straipsnis

Bendrajam oro eismui aktualių veiklos duomenų teikimas ir galimybė susipažinti su jais

1. Visi oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojai, oro uostai ir tinklo valdytojas, nepažeisdami saugumo ar gynybos politikos interesų, nediskriminacinėmis sąlygomis tikruoju laiku, be kita ko, tarpvalstybiniu ir Sąjungos mastu, teikia bendrajam oro eismui aktualius veiklos duomenis. Šiais teikiamais duomenimis gali naudotis sertifikuoti arba deklaracijas pateikę oro eismo paslaugų teikėjai, oro navigacijos paslaugų teikimu įrodomai suinteresuoti subjektai, oro erdvės naudotojai, oro uostai ir tinklo valdytojas. Duomenys naudojami tik veiklos vykdymo tikslais.

2. 1 dalyje nurodytos paslaugos kainos grindžiamos ribinėmis duomenų pateikimo sąnaudomis.

3. Galimybė susipažinti su 1 dalyje nurodytais aktualiais veiklos duomenimis suteikiama už saugos priežiūrą, veiklos rezultatų priežiūrą ir tinklo priežiūrą atsakingoms institucijoms, be kita ko, Agentūrai.

4. Komisija gali nustatyti išsamius reikalavimus, susijusius su 1 dalyje numatytu duomenų teikimu, 3 dalyje nurodyta galimybe su jais susipažinti ir 2 dalyje nurodytų kainų nustatymo metodika. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

↓ 551/2004 (pritaikytas)

~~IV~~ SKYRIUS

ORO ERDVĖS ~~ARCHITEKTŪRA~~ ☒, SĄVEIKUMAS IR TECHNOLOGINĖS INOVACIJOS ☒

↓ 1070/2009 3 straipsnio 2 dalis

~~3 straipsnis~~

~~Europos viršutinis skrydžių informacijos regionas (EVIR)~~

- ~~1. Bendrija ir jos valstybės narės siekia, kad būtų įsteigtas bendras ir ICAO pripažintas EVIR. Tuo tikslu Komisija pagal Sutarties 300 straipsnį ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. pateikia Tarybai rekomendaciją Bendrijos kompetencijai priklausančiais klausimais.~~
- ~~2. EVIR parengiamas taip, kad apimtų oro erdvę, už kurią pagal 1 straipsnio 3 dalį yra atsakingos valstybės narės; jis taip pat gali apimti Europos trečiųjų šalių oro erdvę.~~
- ~~3. EVIR įsteigimas nepažeidžia valstybių narių atsakomybės pagal paslaugų teikimo reglamento 8 straipsnio 1 dalį skirti oro erdvės, už kurią jos atsakingos, oro eismo paslaugų teikėjus.~~
- ~~4. Valstybės narės išsaugo savo atsakomybę ICAO atžvilgiu ICAO jiems patiktų viršutinių skrydžių informacijos regionų ir skrydžių informacijos regionų geografinėse ribose šio reglamento įsigaliojimo dieną.~~

↓ 1070/2009 3 straipsnio 3 dalis
(pritaikytas)

⇒ naujas

~~32 straipsnis~~ ~~3a dalis~~

Elektroninė ~~aviacijos~~ ☒ oro navigacijos ☒ informacija

Nedarydamas poveikio valstybių narių teisei skelbti ~~aviacijos~~ ☒ oro navigacijos ☒ informaciją bei ~~laikydamosi~~ ☒ užtikrindamas suderinamumą su ☒ tokios informacijos skelbimo tvarka, Komisija ⇒ tinklo valdytojas ⇐, bendradarbiaudamas su ~~Eurokontrolė~~ ⇒ Komisija ⇐, ~~užtikrina~~ ⇒ sukuria Sąjungos masto oro navigacijos informacijos infrastruktūrą, kuria užtikrinamos geresnės ⇐ galimybės gauti aukštos kokybės ~~suderintai~~ ⇒ lengvai prieinamu būdu ⇐ pateikiamą elektroninę ~~aviacijos~~ ☒ oro navigacijos ☒ informaciją, ~~kuri atitiktų~~ atitinkančią visų atitinkamų naudotojų poreikius, ~~susijusius su duomenų kokybe~~ ir ~~naujume~~ ☒ savalaikiškumu ☒ ~~požiūriu~~. ⇒ Taip teikiama oro navigacijos informaciją sudaro tik Reglamento (ES) 2018/1139 VIII priedo 2.1 punkte nustatytus esminius reikalavimus atitinkanti informacija. ⇐

~~2. 1 dalies tikslu Komisija:~~

- a) Bendrijos mastu užtikrina aviacijos informacijos infrastruktūros – elektroninio integruoto informacijos teikimo portalo, kuriuo gali neribotai naudotis suinteresuotieji subjektai, kūrimą. Ta infrastruktūra leidžia naudotis reikiamų duomenų elementais (pvz., aviacijos informacija, oro eismo paslaugų pranešimų biuro (ARO) informacija, meteorologinė informacija ir srautų valdymo informacija, bet vien jais neapsiribojant) ir teikti tokius elementus;
- b) kuo plačiau remia aviacijos informacijos teikimo modernizavimą ir derinimą, glaudžiai bendradarbiaudama su Eurokontrole ir ICAO.³ Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima išsamias šio straipsnio įgyvendinimo taisykles.

↓ 1070/2009 3 straipsnio 4 dalis

~~4 straipsnis~~

~~Skrydžių taisyklės ir oro erdvės klasifikavimas~~

~~Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo taisykles siekdama:~~

- a) ~~priimti ICAO standartais ir rekomenduojama praktika pagrįstas atitinkamas nuostatas dėl skrydžių taisyklių;~~
- b) ~~suderinti ICAO oro erdvės klasifikavimo taikymą, atitinkamai pritaikius, kad būtų užtikrintas nenutrūkstamas saugių ir efektyvių oro eismo paslaugų teikimas bendrame Europos danguje.~~

↓ 551/2004 (pritaikytas)

~~III SKYRIUS~~

~~BENDRO EUROPOS DANGAUS ORO ERDVĖS LANKSTUS NAUDOJIMAS~~

↓ 551/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~337~~ straipsnis

Lankstus oro erdvės naudojimas

1. Atsižvelgdamos į jų kompetencijai priklausančius karinius aspektus, valstybės narės užtikrina ~~vienodą~~ ICAO apibrėžtos ir Eurokontrolės išplėtos lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą ~~B~~ bendrame Europos danguje, siekdamos palengvinti oro

erdvės ir oro eismo valdymą ~~laikantis~~ ☒ įgyvendinant ☒ bendrąją transporto politiką ~~es~~ ☒ ir laikantis Europos OEV pagrindinio plano ☒.

2. Bendrosios transporto politikos kontekste valstybės narės kasmet teikia Komisijai ~~ataskaitas apie~~ lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą ~~oro erdvėje~~, už kurią jos yra atsakingos, ataskaitas.

3. Jei, pirmiausia valstybėms narėms pateikus ataskaitas, tampa būtina sustiprinti ir suderinti lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos taikymą ~~Bendrame~~ Europos danguje, ~~pagrindų~~ ~~reglamento 8 straipsnyje nustatyta tvarka patvirtinamos~~ ☒ Komisija priima ☒ bendrosios transporto politikos ~~įgyvendinimo taisyklės~~ ☒ priemonės ☒ . ☒ Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. ☒

↓ naujas

34 straipsnis

Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) koordinavimas

Subjektai, atsakingi už Sąjungos teisėje nustatytas atitinkamai SESAR apibrėžimo etapo, SESAR projektavimo etapo ir SESAR įgyvendinimo etapo koordinavimo užduotis, bendradarbiauja siekdami veiksmingai koordinuoti tuos tris etapus, kad būtų užtikrintas sklandus ir savalaikis perėjimas iš vieno etapo į kitą.

Į veiklą kuo plačiau įtraukiami visi atitinkami civiliniai ir kariniai suinteresuotieji subjektai.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 10 dalis

15a straipsnis

Bendri projektai

~~1. Bendri projektai gali padėti sėkmingai įgyvendinti pagrindinį OEV planą. Tokiais projektais siekiama šio reglamento tikslų – pagerinti Europos aviacijos sistemos veikimą tokiose pagrindinėse srityse kaip pajėgumai, skrydžių veiksmingumas, ekonominis efektyvumas ir aplinkos tvarumas, siekiant pagrindinių saugos tikslų.~~

~~2. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija gali parengti gaires apie tai, kaip tokie projektai gali padėti įgyvendinti pagrindinį OEV planą. Tokios gairės nepažeidžia tokių su funkciniais oro erdvės blokais susijusių projektų vykdymo mechanizmų, dėl kurių susitarė tų blokų šalys.~~

~~3. Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija taip pat gali nuspręsti parengti bendrus projektus, susijusius su tinklo funkcijomis, kurios yra labai svarbios siekiant pagerinti bendrą oro eismo valdymą ir oro navigacijos paslaugas Europoje. Tokie bendri projektai gali būti finansuojami Bendrijos pagal daugiametę finansinę programą. Šiuo tikslu ir nepažeidžiant valstybių narių teisės spręsti dėl savo finansinių išteklių panaudojimo, Komisija atlieka nepriklausomą sąnaudų ir naudos tyrimą, atitinkamai konsultuodamasi su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais pagal pagrindų reglamento 10 straipsnį, kuriame būtų ištirtos visos tinkamos tokių projektų~~

~~įgyvendinimo finansavimo priemonės. Bendrų projektų įgyvendinimo reikalavimus atitinkančios išlaidos kompensuojamos pagal skaidrumo ir nediskriminavimo principus.~~

↓ naujas

35 straipsnis

Bendri projektai

1. Komisija gali nustatyti bendrus projektus, kuriais būtų siekiama įgyvendinti Europos OEV pagrindiniame plane nurodytus ir visam tinklui įtakos turinčius esminius veiklos pokyčius.
 2. Komisija taip pat gali nustatyti bendrų projektų ir jų įgyvendinimo valdymo mechanizmus.
 3. Bendri projektai gali būti tinkami finansuoti iš Sąjungos lėšų. Šiuo tikslu, nepažeisdama valstybių narių teisės spręsti dėl savo finansinių išteklių panaudojimo, Komisija atlieka nepriklausomą sąnaudų ir naudos analizę ir pagal 10 straipsnį surengia tinkamas konsultacijas su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų išnagrinėtos visos tinkamos tokių projektų įgyvendinimo finansavimo priemonės.
 4. 1 ir 2 dalyse nurodytus bendrus projektus ir valdymo mechanizmus Komisija nustato įgyvendinimo aktuose, priimamuose laikantis 37 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
-

↓ 551/2004

8 straipsnis

Laikinas netaikymas

1. Tais atvejais, kai dėl 7 straipsnio taikymo kyla pastebimų veiklos vykdymo sunkumų, valstybės narės gali laikinai nutraukti tokį taikymą su sąlyga, kad jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms.
2. Nustačius laikiną taikymo nutraukimą, pagrindu reglamento 8 straipsnyje nustatyta tvarka gali būti parengtos pagal 7 straipsnio 3 dalį patvirtintų taisyklių pritaikomosios pataisos, taikomos oro erdvei, už kurią atsakinga (-os) atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės).

IVVI SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

↓ 1070/2009 2 straipsnio 11 dalis

17 straipsnis

Priedų peržiūra

~~Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines priedų nuostatas, kad būtų atsižvelgta į techninius ar veiklos pokyčius, tvirtinamos pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

~~Dėl neišvengiamų skubos priežasčių Komisija gali taikyti pagrindų reglamento 5 straipsnio 5 dalyje nurodytą skubos procedūrą.~~

↓ naujas

36 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 6 ir 26 straipsniuose nurodyti delegotieji įgaliojimai Komisijai suteikiami septynerių metų laikotarpiui nuo [šio reglamento paskelbimo dienos]. Delegotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6 ir 26 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 6 ir 26 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

↓ 549/2004 (pritaikytas)

⇒ naujas

37 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Bendro dangaus komitetas (toliau – Komitetas), kurį sudaro po du atstovus iš kiekvienos valstybės narės ir kuriam pirmininkauja Komisijos atstovas. Komitetas užtikrina, kad būtų atitinkamai atsižvelgiama į visų naudotojų kategorijų naudotojų interesus. ⇒ Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011. ⇐

2. Jei ☒ Kai ☒ daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomas Sprendimo 1999/468/EB ⇒ Reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⇐ 3 ir 7 ⇒ 4 ⇐ straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

3. Jei ☒ Kai ☒ daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomas Sprendimo 1999/468/EB ⇒ Reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⇐ 5 ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

~~Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nurodytas laikotarpis yra vienas mėnuo.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 4 dalis

~~4. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1-4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

~~5. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1, 2, 4 ir 6 dalys bei 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)

3810 straipsnis

☒ Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais ☒

↓ naujas

1. Valstybės narės, nacionalinės priežiūros institucijos, Agentūra, nepriklausomai nuo to, ar ji atlieka VRAĮ funkcijas, ir tinklo valdytojas nustato konsultavimosi mechanizmus, skirtus tinkamai konsultuotis su suinteresuotaisiais subjektais vykdant su šio reglamento įgyvendinimu susijusias savo užduotis.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

2. Komisija nustato ☒ tokį ☒ Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ lygmens konsultacijų mechanizmą ⇒ , skirtą atitinkamais atvejais konsultuotis su šio reglamento įgyvendinimu susijusiais klausimais ⇐. Konsultacijose dalyvauja specialus sektorių dialogo komitetas, įsteigtas pagal ☒ Komisijos ☒ sprendimą 98/500/EB. ~~3. Konsultacijose su suinteresuotaisiais subjektais visų pirma nagrinėjamas naujų EOEVT koncepcijų ir technologijų kūrimas ir įdiegimas.~~ ⇒ Taikant 3 dalies e punktą, tais atvejais, kai reikia konsultuotis dėl karinių aspektų, Komisija konsultuojasi ne tik su valstybėmis narėmis, bet ir su Europos gynybos agentūra bei kitais valstybių narių paskirtais kompetentingais kariniais ekspertais. ⇐

3. Suinteresuotieji ~~suinteresuotaisiais~~ subjektais gali būti:

a) oro navigacijos paslaugų teikėjai ⇨ arba atitinkamos jiems atstovaujančios grupės ⇨

↓ naujas

b) tinklo valdytojas;

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇨ naujas

c) oro uostų operatoriai ⇨ arba atitinkamos jiems atstovaujančios grupės ⇨

d) ~~atitinkami~~ oro erdvės naudotojai arba atitinkamos ~~oro erdvės naudotojų~~ ☒ jiems ☒ atstovaujančios grupės;

e) kariniai ☒ subjektai ☒ institucijos;

f) gamybos pramonė;

g) darbuotojams atstovaujančios profesinės organizacijos;

↓ naujas

h) atitinkamos nevyriausybines organizacijos.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)

~~6 straipsnis~~

~~Pramonės konsultacinis organas~~

~~Nepažeisdama Komiteto ir Eurokontrolės funkcijų, Komisija įsteigia „pramonės konsultacinį organą“, kuriam priklauso oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro erdvės naudotojų asociacijos, oro uostų vadovybė, gamybos pramonė ir darbuotojams atstovaujančios profesinės organizacijos. Šio organo vaidmuo – tik patarti Komisijai dėl bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo.~~

~~397~~ straipsnis

Ryšiai su ~~Europos~~ trečiosiomis šalimis

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis

(pritaikytas)

⇒ naujas

~~Bendrija~~ ☒ Sąjunga ☒ ir jos valstybės narės siekia, kad ~~Bbendras~~ Europos dangus būtų išplėstas ir apimtų šalis, kurios nėra Europos Sąjungos narės, ir remia šį siekį. Tuo tikslu ~~arba~~ pagal susitarimus, sudarytus su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis, ~~arba pagal susitarimus dėl funkcinio oro erdvės blokų~~ jos stengiasi išplėsti šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų ~~priemonių taikymo sritį įtraukiant~~ ☒ Bendrą Europos dangų, kad jis apimtų ir ☒ tas šalis. ⇒ Be to, jos stengiasi bendradarbiauti su tomis šalimis arba pagal susitarimus dėl tinklo funkcijų, arba pagal Sąjungos ir Eurokontrolės susitarimą, kuriuo nustatomi tvirtesnio bendradarbiavimo bendrieji principai, taip stiprindamos europinį oro eismo valdymo aspektą.
←

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis

~~8 straipsnis~~

~~Igyvendinimo taisyklės~~

~~1. Igyvendinimo taisyklėms parengti Komisija gali suteikti įgaliojimus Eurokontrolei ar atitinkamais atvejais, kitai įstaigai, nustatydamą atliktinas užduotis ir jų atlikimo tvarkaraštį ir atsižvelgdama į šiame reglamente nustatytus atitinkamus terminus. Komisija veikia pagal 5 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą.~~

~~2. Kai Komisija pagal 1 dalį ketina suteikti įgaliojimus, ji stengiasi kuo geriau pasinaudoti esama visų suinteresuotų šalių įtraukimo ir konsultavimosi su jomis tvarka, jei ši tvarka atitinka Komisijos skaidrumo ir konsultavimosi procedūrų praktiką ir neprieštarauja jos instituciniams įpareigojimams.~~

↓ naujas

~~40 straipsnis~~

~~Kitų įstaigų pagalba~~

Vykdydama šiame reglamente nustatytas savo užduotis, Komisija gali prašyti kitų įstaigų pagalbos.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 1 dalis

~~4 straipsnis~~

~~Saugos reikalavimai~~

~~Pagal pagrindų reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo taisykles, į kurias įtrauktos atitinkamos į šio reglamento taikymo sritį patenkančios Eurokontrolės saugos norminių reikalavimų (ESAPR) nuostatos ir vėlesni tų reikalavimų pakeitimai, prireikus – su atitinkamais suderinimais.~~

↓ 550/2004 (pritaikytas)

IV SKYRIUS

~~BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS~~

↓ 1070/2009 2 straipsnio 11 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~4118~~ straipsnis

Konfidencialumas

1. Nei nacionalinės priežiūros institucijos, veikdamos pagal savo nacionalinės teisės aktus, nei Komisija ⇒ , nei Agentūra, nepriklausomai nuo to, ar ji atlieka VRAĮ funkcijas, nei tinklo valdytojas ⇐ neatskleidžia konfidencialaus pobūdžio informacijos, visų pirma informacijos apie oro navigacijos paslaugų teikėjus, jų verslo santykius arba jų sąnaudų sudedamąsias dalis.

2. 1 dalis nepažeidžia nacionalinių priežiūros institucijų ~~ar~~ Komisijos ⇒ ar VRAĮ funkcijas atliekančios Agentūros ⇐ teisės atskleisti informaciją, kai tai būtina jų pareigoms atlikti; tokiu atveju toks informacijos atskleidimas turi būti proporcingas ir turi būti atsižvelgiama į oro navigacijos paslaugų teikėjų, oro erdvės naudotojų, oro uostų ir kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų teisėtus interesus ~~siekiant~~ apsaugoti jų verslo paslaptis ☒ savo neskelbtiną komercinę informaciją ☒.

3. ⇒ Įgyvendinant 19–24 straipsniuose nustatytą rinkliavų sistemą teikiama ⇐ informacija ir duomenys ~~apie 14 straipsnyje nurodytą~~ ⇒ , visų pirma informacija ir duomenys apie paskirtų oro eismo paslaugų teikėjų nustatytąsias sąnaudas, faktines sąnaudas ir pajamas, ⇐ ~~mokesčių sistemą~~ yra ☒ skelbiami ☒ viešai ~~prieinami~~.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 5 dalis
(pritaikytas)
⇒ naujas

~~429~~ straipsnis

Sankcijos

~~Sankcijos, kurias V~~valstybės narės nustato ~~☒~~ taisykles, kuriomis reglamentuojamos ~~☒~~ ~~☒~~ visų pirma ~~☒~~ oro erdvės naudotojams ~~⇒~~, oro uostų operatoriams ~~☐~~ ir ~~☒~~ oro navigacijos ~~☒~~ paslaugų teikėjams už šio reglamento ~~, visų pirma už 3 straipsnyje nurodytų priemonių, ⇒~~ ir pagal jį priimtų deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų ~~☐~~ pažeidimus ~~☒~~ taikytinos sankcijos ~~☒~~, ~~⇒~~ ir imasi visų būtinų priemonių jų įgyvendinimui užtikrinti. Numatytos sankcijos ~~☐~~ turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos~~anės~~.

↓ 549/2004

~~12 straipsnis~~

~~Priežiūra, stebėseną ir poveikio vertinimo metodai~~

~~1. Priežiūra, stebėseną ir poveikio vertinimo metodai grindžiami valstybių narių pateiktomis metinėmis ataskaitomis dėl veiksmų, kurių buvo imtasi pagal šį reglamentą ir 3 straipsnyje nurodytas priemones, įgyvendinimo.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 6 dalies
a punktas

~~2. Komisija periodiškai peržiūri šio reglamento ir 3 straipsnyje nurodytų priemonių taikymą ir pirmą kartą ne vėliau kaip 2011 m. birželio 4 d., o vėliau kiekvieno 11 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyto ataskaitinio laikotarpio pabaigoje pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Kai šiuo tikslu pagrįsta, Komisija gali paprašyti valstybių narių pateikti informaciją, papildančią nurodytąją pagal šio straipsnio 1 dalį pateikiamose ataskaitose.~~

↓ 549/2004

~~3. Tam, kad parengtų 2 dalyje nurodytas ataskaitas, Komisija prašo Komiteto pateikti nuomonę.~~

↓ 1070/2009 1 straipsnio 6 dalies
b punktas

~~4. Ataskaitose pateikiamas rezultatų, pasiektų vykdant veiksmus, kurių imtasi pagal šį reglamentą, vertinimas, įskaitant atitinkamą informaciją apie sektoriaus pokyčius, visų pirma dėl jų ekonominių, socialinių, aplinkos apsaugos, užimtumo ir technologinių aspektų, ir apie paslaugų kokybę, atsižvelgiant į pirminius tikslus ir būsimus poreikius.~~

↓ naujas

43 straipsnis

Vertinimas

1. Komisija iki 2030 m. atlieka šio reglamento taikymo vertinimą. Kai šiuo tikslu tai pagrįsta, Komisija gali paprašyti valstybių narių pateikti su šio reglamento taikymu susijusios informacijos.

2. Apie nustatytus faktus Komisija informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą. Atliekant vertinimą nustatyti faktai skelbiami viešai.

↓ 1070/2009 2 straipsnio 12 dalis
(pritaikytas)

~~18a straipsnis~~

~~Peržiūra~~

~~Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai tyrimą, kuriame įvertinami teisiniai, saugos, pramoniniai, ekonominiai ir socialiniai rinkos principų taikymo ryšių, navigacijos, priežiūros ir aviacijos informacijos paslaugų teikimui padariniai, palyginti su dabartiniais arba alternatyviais organizaciniais principais ir atsižvelgiant į funkcinį oro erdvės blokų plėtrą ir turimas technologijas.~~

↓ 551/2004 (pritaikytas)

~~IV SKYRIUS~~

~~BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS~~

~~10 straipsnis~~

~~Persvarstymas~~

~~Atlikdama periodinį nagrinėjimą, numatytą pagrindų reglamento 12 straipsnio 2 dalyje, Komisija užbaigia būsimo 3, 5 ir 6 straipsnyje nurodytų koncepcijų taikymo žemutinei oro erdvei numatomų sąlygų tyrimą.~~

~~Remdamasi šio tyrimo išvadomis ir atsižvelgdama į padarytą pažangą, Komisija ne vėliau kaip iki 2006 m. gruodžio 31 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, su kuria pritarus pateikiamas pasiūlymas dėl šių koncepcijų taikymo išplėtimo žemutinei oro erdvei, arba numato kitas priemones, kurių reikia imtis. Tuo atveju, jei būtų numatomas toks išplėtimas, atitinkamus sprendimus reikėtų priimti iki 2009 m. gruodžio 31 d.~~

↓ 549/2004 (pritaikytas)

~~4413~~ straipsnis

Apsaugos ☒ priemonės ☒ ~~sąlygos~~

Šis reglamentas nekliudo valstybei narei taikyti priemones tiek, kiek jų reikia pagrindiniams jos saugumo ~~ar~~ gynybos politikos interesams apsaugoti. Visų pirma tai yra tokios priemonės, kurios yra būtinos:

- (e) oro erdvei, už kurią ji atsakinga pagal ICAO ~~r~~Regioninius oro navigacijos susitarimus, prižiūrėti, be kita ko, taip pat ir tam, kad būtų galima aptikti, identifikuoti ir įvertinti visus tokia oro erdve besinaudojančius orlaivius, siekiant užtikrinti skrydžių saugą ir imtis veiksmų saugumo ir gynybos poreikiams ~~užtikrinti~~ ☒ patenkinti ☒;
- (f) tuo atveju, kai kyla rimtų vidaus neramumų, darančių įtaką viešosios tvarkos palaikymui;
- (g) karo arba didelės rimtos tarptautinės įtampos, keliančios karo grėsmę, atveju;
- (h) valstybės narės tarptautiniams įsipareigojimams, susijusiems su taikos ir tarptautinio saugumo palaikymu, įgyvendinti;
- (i) karinėms operacijoms ir mokymams, be kita ko, taip pat ir būtinoms pratyboms, vykdyti.

↓ 1070/2009 1 straipsnio 7 dalis

~~13a straipsnis~~

~~Europos aviacijos saugos agentūra~~

~~Siekiant užtikrinti, kad būtų deramai atsižvelgta į visus saugos aspektus, įgyvendindamos šį reglamentą ir Reglamentus (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004, (EB) Nr. 552/2004 bei 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą⁵³ bei atlikdamos šiame reglamente nustatytas užduotis, valstybės narės ir Komisija atitinkamais atvejais derina savo veiklą su Europos aviacijos saugos agentūros veikla.~~



~~45 straipsnis~~

~~Panaikinimas~~

Reglamentai (EB) Nr. 549/2004, 550/2004 ir 551/2004 panaikinami.

Nuorodos į panaikintus reglamentas laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal III priede pateiktą atitikties lentelę.

⁵³

~~OL L 79, 2008 3 19, p. 1.~~

↓ 550/2004 (pritaikytas)

~~4619~~ straipsnis

Įsigaliojimas ☒ ir taikymas ☒

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

~~2. Tačiau 7 ir 8 straipsniai įsigalioja po vienerių metų nuo 6 straipsnyje nurodytų bendrųjų reikalavimų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.~~

↓ naujas

2. 3 straipsnio 3 dalis taikoma nuo *[Leidinių biurui: įrašyti datą – 48 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos]*.

10–24 straipsniai taikomi nuo 2023 m. liepos 1 d. Tačiau su trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu susijusios veiklos rezultatų sistemos ir rinkliavų sistemos įgyvendinimo tikslais ir toliau taikomas Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnis bei Reglamento (EB) Nr. 550/2004 15 straipsnis ir pagal juos priimti įgyvendinimo aktai.

26 straipsnio 3 dalis ir 32 straipsnis tinklo valdytojui taikomi nuo paskyrimo sprendimo, kuris įsigaliojus šiam reglamentui yra priimamas pagal 27 straipsnio 2 dalį ir apima tas nuostatas, taikymo pradžios dienos.

↓ 550/2004

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu
Pirmininkas*

*Tarybos vardu
Pirmininkas*