

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1070/2009/EK RENDELETE

(2009. október 21.)

**az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitikát végrehajtása olyan hatékony légiközlekedési rendszert tesz szükségessé, amely lehetőséget biztosít a légiközlekedési szolgáltatások biztonságos, rendszeres és fenntartható üzemeltetésére, ilyen módon optimalizálva a kapacitásokat és elősegítve az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgását.
- (2) Az egységes európai égboltról szóló első jogszabálycsomag, így az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelet (keretrendelet) <sup>(4)</sup>, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK rendelet (léginavigációs-szolgálati rendelet) <sup>(5)</sup>, a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK rendelet (légtérrendelet) <sup>(6)</sup> és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK rendelet (átjárhatósági rendelet) <sup>(7)</sup> elfogadásával az Európai Parlament és a Tanács szilárd jogi alapot teremtett a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) rendszerének folytonos, interoperábilis és biztonságos működéséhez.
- (3) Válaszul az ágazat, a tagállamok és más érdekelt felek az európai légiközlekedési szabályozási keretrendszer

egyszerűsítésével és hatékonyságnövelésével kapcsolatos kifejezett igényére 2006 novemberében megalakult az európai légiközlekedés jövőbeni szabályozási keretrendszerével foglalkozó magas szintű munkacsoport („magas szintű munkacsoport”). 2007 júliusában az érdekelt felek többségének képviselőit magában foglaló magas szintű munkacsoport elkészítette jelentését, amely az európai légi közlekedés teljesítményének és igazgatásának fejlesztési lehetőségeire vonatkozóan tartalmazott ajánlásokat. Javaslatában a maga szintű munkacsoport a környezetvédelemnek ugyanolyan jelentőséget tulajdonított, mint a légiközlekedési rendszer biztonságának és a hatékonyságának, és ragaszkodott hozzá, hogy az ágazat, valamint a szabályozás megalkotói – amennyire csak lehetséges – fogjanak össze annak érdekében, hogy az ATM a fenntarthatósághoz hozzájáruljon.

- (4) 2008. április 7-i ülésén a Tanács felkérte a Bizottságot, hogy a magas szintű munkacsoport ajánlásaival összhangban és a kaputól kapuig elv szellemében dolgozza ki a biztonság fokozása, az ATM működésének javítása és a költséghatékonyság növelése céljából a probléma átfogó, rendszerszerű megközelítését.
- (5) Az egységes európai égbolt kialakításának befejezéséhez közösségi szinten további intézkedéseket szükséges elfogadni, különösen az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének az elsődleges biztonsági célkitűzéseken túl a környezeti hatás, a kapacitás, valamint a költséghatékonyság kiemelt jelentőségű területein való javítása érdekében. Az egységes európai égboltról szóló jogszabálycsomagot hozzá kell igazítani a műszaki fejlődéshez.
- (6) Az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló, 2007. február 27-i 219/2007/EK tanácsi rendelet <sup>(8)</sup> az ATM-főterv kialakítására és megvalósítására szólít fel. Az ATM-főterv megvalósításához új elgondolások és technológiák kifejlesztését, bevezetését és finanszírozását támogató szabályozási intézkedésekre van szükség. A végső cél egy teljes mértékben harmonizált és interoperábilis összetevőkből álló infrastruktúra, amely garantálja a nagy teljesítményű légiközlekedési tevékenységek megvalósulását Európában. Az egységes európai égbolt kialakítása ütemtervének figyelembe kell vennie az egységes európai égbolt részét képező SESAR program kidolgozásának és elindításának szakaszait. A két folyamat szorosan össze kell hangolni.

<sup>(1)</sup> HL C 182., 2009.8.4., 50. o.

<sup>(2)</sup> HL C 120., 2009.5.28., 52. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2009. március 25-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. szeptember 7-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

<sup>(5)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

<sup>(6)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

<sup>(7)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 26. o.

<sup>(8)</sup> HL L 64., 2007.3.2., 1. o.

- (7) A légtérfelhasználókat és/vagy léginavigációs szolgáltatókat – különös tekintettel az ATM-főterv megvalósítása szempontjából szükséges – közös léginavigációs infrastruktúrák, léginavigációs szolgálatok és a légtérfelhasználás fejlesztésében segítő közös projektek nem működhetnek a hasonló célkitűzéssel egy vagy több tagállam által létrehozott, már működő projektek kárára. A közös projektek elindításához szükséges finanszírozásra vonatkozó rendelkezések nem korlátozhatják a közös projektek kialakítási módját. A közös projektek finanszírozása érdekében, különös tekintettel a SESAR program végrehajtásának felgyorsítására, a Bizottság javaslatot tehet a többéves pénzügyi kereten belüli finanszírozásra, ideértve a transzeurópai hálózat keretében történő és az Európai Beruházási Bank általi finanszírozást. Az említett finanszírozáshoz való hozzáférés biztosítása mellett a tagállamok szabadon kell, hogy döntsenek arról, hogyan kerüljenek felhasználásra a légiközlekedési ágazat kibocsátási egységeinek a kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében történő elárvázése révén keletkező bevételek, és ebben a tekintetben azt is szabadon kell, hogy mérlegeteljék, hogy a bevételek egy részét a funkcionális légtérblokkok szintjén a közös projektek finanszírozására fordítsák-e.
- (8) A közös projektek esetén többek között átfogó és átlátható elszámolási rendszer bevezetésén keresztül külön figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a légtérfelhasználóknak ne kelljen kétszeresen fizetniük. A közös projekteknek az összes érdekelt fél érdekét kell szolgálniuk, és egyenlő bánásmódot kell biztosítaniuk számukra.
- (9) A szolgáltatás Európán belüli rendelkezésre állásának következetes és teljes körű ellenőrzése érdekében elegendő függetlenséget és megfelelő erőforrásokat kell biztosítani az illetékes felügyeleti hatóságoknak. Ez a függetlenség nem gátolhatja ezeket a hatóságokat abban, hogy közigazgatási feladataikat ellássák.
- (10) A nemzeti felügyeleti hatóságok kulcsfontosságú szerepet töltenek be az egységes európai égbolt rendszerének megvalósításában, ezért a Bizottságnak a legjobb gyakorlatok cseréjének lehetővé tétele és a közös megközelítési módok kidolgozása érdekében ösztönöznie kell az együttműködést közöttük, többek között a régiós szintű megerősített együttműködésen keresztül. Az együttműködésnek rendszeresnek kell lennie.
- (11) A szociális partnereket jobban kell tájékoztatni a jelentős szociális hatásokkal járó valamennyi intézkedésről, és konzultálni kell velük azokról. Közösségi szinten a 98/500/EK bizottsági határozat<sup>(1)</sup> szerint létrehozott ágazati párbeszédbizottsággal szintén konzultációt kell folytatni.
- (12) Az ATM és a léginavigációs szolgálat (ANS) nagyobb teljesítményének ösztönzése érdekében keretrendszert szükséges kialakítani a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) politikáival összhangban lévő, kötelező érvényű teljesítménycélokra a teljesítmény szempontjából kulcsfontosságú területeken való meghatározásához, bevezetéséhez és érvényesítéséhez. Elengedhetetlen, hogy ez a keretrendszer megfelelő mechanizmussal rendelkezzen az ATM és az ANS adatainak jelentésére, vizsgálatára, értékelésére és terjesztésére, valamint megfelelő ösztönző rendszerrel a célok elérésének előmozdítására.
- (13) A nemzeti felügyeleti hatóságoknak elég rugalmasnak kell lenniük ahhoz, hogy nemzeti és regionális terveik elkészítésekor figyelembe tudják venni az egyedi nemzeti vagy regionális körülményeket. A nemzeti tervek jóváhagyásakor vagy elfogadásakor a tagállamok számára jogot kell biztosítani, hogy megtegyék a megfelelő módosításokat.
- (14) A léginavigációs szolgálatokra vonatkozó díjak megállapításakor a Bizottságnak és a tagállamoknak közös előrejelzések felhasználására kell törekedniük. Bizonyos fokú rugalmasságot kell lehetővé tenni azokban az esetekben, ahol a forgalom jelentős mértékben eltér az előrejelzésektől, különösen megfelelő riasztási mechanizmusok alkalmazása révén.
- (15) A tagállamok által nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén megállapított, a légtérfelhasználók között megoszlandó költségeknek figyelembe kell venniük a teljesítménycélokot.
- (16) A határon átnyúló szolgáltatásnyújtás tekintetében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy egy légiforgalmi szolgáltató kijelölését egyetlen nemzeti jogrendszer se tiltsa azon az alapon, hogy azt másik tagállamban alapították vagy más tagállam állampolgárainak tulajdonában van.
- (17) A nemzeti felügyeleti hatóságoknak megfelelő intézkedéseket kell hozniuk a magas fokú biztonság szavatolása érdekében, beleértve a léginavigációs szolgálat minden egyes típusára vonatkozó egyedi tanúsítványok kibocsátásának lehetőségét a költséghatékonyság és következetesség, valamint a megkettőzések elkerülése szükségességének tiszteletben tartása mellett.
- (18) A funkcionális légtérblokkok a teljesítménynövekedés és a kölcsönösen előnyös összefogás céljából kulcsszerepet játszanak a léginavigációs szolgáltatók közötti együttműködés javításának lehetővé tételében. A tagállamoknak ésszerű határidőn belül ki kell alakítaniuk a funkcionális légtérblokkokat. Ennek érdekében és az egységes európai égbolton belül a funkcionális légtérblokkok közötti kapcsolódási pontok optimalizálása érdekében az érintett tagállamoknak együtt kell működniük egymással és adott esetben harmadik országokkal.
- (19) Amikor a tagállamok létrehoznak egy funkcionális légtérblokkot, más tagállamoknak, a Bizottságnak és más érintett feleknek lehetőségük nyílik arra, hogy az eszmecsere megkönnyítése érdekében benyújtsák észrevételeiket. Ezen észrevételek kizárólag tanácsok lehetnek az érintett tagállam(ok) számára.

(<sup>1</sup>) A Bizottság 1998. május 20-i 98/500/EK határozata a szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítása érdekében ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról (HL L 225., 1998.8.12., 27. o.)

- (20) A funkcionális légtérblokkok létrehozásáról szóló tárgyalási folyamat során felmerülő nehézségek esetén a Bizottság a funkcionális légtérblokkrendszerért felelős koordinátort („koordinátor”) jelölhet ki. A koordinátor feladatainak célja, hogy segítséget nyújtson e nehézségek kiküszöbölése érdekében anélkül, hogy beavatkozna az érintett tagállam(ok) és adott esetben az ugyanabban a funkcionális légtérblokkban részt vevő harmadik országok szuverenitását érintő ügyekbe. A koordinátor tevékenységével kapcsolatban felmerülő költségek nem lehetnek hatással a tagállamok nemzeti költségvetésére.
- (21) Az Eurocontrol teljesítményértékelő bizottságának jelentései és a magas szintű munkacsoport végső jelentése megerősíti, hogy a légi útvonalhálózat és a légtérstruktúra nem fejleszthető elszigetelten, mivel minden egyes tagállam szerves részét képezi az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózatnak (EATMN) a Közösségen belül és azon kívül egyaránt. Ezért fokozatosan egyre egységesebb légtérrel kell biztosítani az általános légi forgalom számára.
- (22) A funkcionális légtérblokkok létrehozása és a teljesítményrendszer kialakítása érdekében a Bizottságnak meg kell határoznia és figyelembe kell vennie a Közösség számára egy egységes európai repüléstájékoztató körzet (SEFIR) létrehozásához szükséges feltételeket, amelyet a tagállamok a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél (ICAO) kérelmeznek a szervezet megállapított eljárásainak, valamint az 1944. december 7-i, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a „Chicagói Egyezmény”) alapján fennálló jogaiknak, kötelezettségeiknek és hatásköreiknek megfelelően. A légterek tagállami hatáskörbe vonásával a SEFIR-nek elő kell segítenie a közös tervezést és az integrált működést a regionális szűk keresztmetszetek leküzdése érdekében. Egy ilyen SEFIR-nek szükségszerűen rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy megfeleljen az olyan egyedi szükségleteknek, mint a forgalomstűrés és a szükséges komplexitási szint.
- (23) A légtérhasználók más-más feltételekkel szembesülnek a Közösség légtéréhez való hozzáférés és az azon belüli mozgásszabadság terén. Ennek oka az, hogy hiányzik a légtérre vonatkozó, összehangolt közösségi szabályrendszer, különösen az összehangolt légtérösszervezés. Ezért a Bizottságnak az ICAO-előírások alapján össze kellene hangolnia a vonatkozó szabályokat.
- (24) Az EATMN-t a teljes légiközlekedési hálózat biztonságának, környezetvédelmi szempontból fenntartható voltának, kapacitásfejlesztésének és fokozottabb költséghatékonyságának megvalósítása céljából kell kialakítani és bevezetni. Amint azt az Eurocontrol teljesítményértékelő bizottságának a 2008. október 31-i, „A funkcionális légtérblokkokra irányuló kezdeményezések, valamint ezek teljesítménynövelésben betöltött szerepének értékelése” (Evaluation of Functional Airspace Block Initiatives and their Contribution to Performance Improvement) című jelentése hangsúlyozza, ezt legjobban a légiközlekedési hálózat közösségi szinten összehangolt működtetésével lehet biztosítani.
- (25) Az 549/2004/EK rendeletet kísérő, az egységes európai égbolttal kapcsolatos katonai kérdésekről szóló tagállami nyilatkozatnak megfelelően a polgári-katonai együttműködésnek és koordinációnak alapvető szerepet kell játszania az egységes európai égbolt megvalósításában a légtér magasabb szintű rugalmas felhasználása irányába történő előrelépés érdekében az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény-célkitűzések megvalósítása céljából, megfelelő tekintettel a katonai missziók hatékonyságára.
- (26) Alapvető fontosságú, hogy az útvonalak tekintetében közös, összehangolt légtérstruktúrát lehessen létrehozni, a légterek jelenlegi és jövőbeni kialakítását is közös alapelvek határozzák meg, az ATM-főterv fokozatos megvalósítása biztosított és a szűkösön rendelkezésre álló kapacitások kihasználása optimális legyen, megakadályozva, hogy a szükségtelen felszerelések többletköltségeket teremtsenek; továbbá alapvető fontosságú, hogy a légterek kialakítása és működtetése az összehangolt szabályok szerint történjen. Ezért a Bizottság feladata kell, hogy legyen a szükséges, jogilag kötelező erejű szabályok és végrehajtási határozatok elfogadása.
- (27) A hálózatkezelésre és -tervezésre vonatkozó funkciók listáját úgy kell módosítani, hogy szükséges esetben magában foglalja az ATM-főtervben meghatározott jövőbeli hálózati funkciókat. Ennek létrehozásakor a Bizottságnak a lehető legnagyobb mértékben támaszkodnia kell az Eurocontrol szakértelmére.
- (28) A magas szintű munkacsoport a Közösséget az egyedüli szabályozóként megjelölve, valamint a szabályozás és a szolgáltatásnyújtás különválasztásának elvét tiszteletben tartva a létező alapokra helyezett új vagy továbbfejlesztett feladatkörök kiépítését és az Eurocontrol szerepének kiterjesztését javasolta. Ennek megfelelően a Bizottságnak az új irányítási szabályok szerint működő, megújított Eurocontrolt kell megbízni a különféle feladatokkal kapcsolatos olyan teendők elvégzésével, amelyek nem foglalják magukban általános hatályú, kötelező erejű intézkedések elfogadását vagy politikai mérlegelési jog gyakorlását. Az Eurocontrolnak ezeket a feladatokat részrehajlás nélkül, költséghatékonyan és a légtérhasználók, valamint a léginavigációs szolgáltatók teljes körű bevonásával kell ellátnia.
- (29) Megfelelő intézkedéseket kell bevezetni a légiforgalmiáramlás-szervezés hatékonyságának javítására a meglévő operatív egységek, köztük az Eurocontrol központi áramlásszervező egysége munkájának segítségével a hatékony repülési műveletek biztosítása érdekében. Továbbá a Bizottságnak az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési tervre vonatkozó közleménye kiemeli annak fontosságát, hogy a repülési tervek és a repülőtéri résidők működési összehangoltsága biztosított legyen. Ezenkívül, a repülőterek kapacitásával foglalkozó közösségi megfigyelőközpont segíthetne ellátni a tagállamokat objektív információkkal a repülőterek és az ATM kapacitásának összehangolása érdekében, az e területre vonatkozó hatásköreik sérelme nélkül.

- (30) A korszerű, hiánytalan, magas szintű és aktuális repülési információk biztosítása jelentős hatással van a biztonságra, és megkönnyíti a Közösség légtéréhez való hozzáférést és az azon belüli mozgásszabadságot. Az ATM-főtervvel kapcsolatban a Közösségnek kezdeményeznie kell e terület korszerűsítését az Eurocontrollal való együttműködésben, és korszerű, felhasználóbarát, jóváhagyott és integrált eligazítás révén kellene biztosítani, hogy a felhasználók egy nyilvános hozzáférési ponton hozzájussanak ezekhez az adatokhoz.
- (31) Az elektronikus meteorológiai portállal kapcsolatban a Bizottságnak figyelembe kell vennie a különböző információforrásokat, adott esetben a kijelölt szolgáltatókat is.
- (32) A szükségtelen adminisztratív terhek kialakulása és párhuzamos jóváhagyási eljárások megakadályozása érdekében a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel <sup>(1)</sup> összhangban kibocsátott bizonyítványokat – amennyiben az alkotórészekre vagy a rendszerekre vonatkoznak – e rendelet alkalmazásában el kell fogadni.
- (33) A 216/2008/EK rendelet értelmében kibocsátott és az 552/2004/EK rendelet alapvető követelményeinek való alternatív megfelelést bemutató bizonyítványokhoz az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által végzett vizsgálatokhoz szükséges technikai dokumentációt kell csatolni.
- (34) Az 552/2004/EK rendelet egyes előírásai nem vonatkoznak a 2005. október 20. előtt üzembe helyezett rendszerekre. A nemzeti felügyeleti hatóságok és léginnavigációs szolgáltatók nemzeti szinten szabadon megállapodhatnak a 2005. október 20. előtt üzembe helyezett ATM rendszereknek az 552/2004/EK rendelet alapvető követelményeinek való megfelelést bizonyító eljárásokról és dokumentációról. E rendelet elfogadását követően a végrehajtási rendelkezéseknek és közösségi előírásoknak figyelembe kell venniük e megállapodást, és ez nem vezethet dokumentációs bizonyítékok visszamenőleges követeléséhez.
- (35) A magas szintű munkacsoport végső jelentésében azt javasolta a Bizottságnak, hogy a SESAR program irányuljon kifejezetten az interoperábilis eljárások, rendszerek és az Európán belüli, illetve a világ többi részével történő információcseré meghatározására. Ennek az egységes európai égbolt keretein belül magában kellene foglalnia a vonatkozó szabványok kialakítását és új végrehajtási szabályok, illetve közösségi műszaki előírások meghatározását is.
- (36) A végrehajtási intézkedések, így az Eurocontrol által meghatározott szabványok elfogadásakor is, a Bizottságnak biztosítani kell, hogy az intézkedések magukban foglalják az eredeti szabványok szükséges javításait, és figyelembe vegyék a kettős szabályozás elkerülésének szükségességét.
- (37) A légiforgalmi biztonsági előírások javítására, illetve az általános európai légi forgalmat szolgáló ATM és ANS rendszerek teljesítményének fejlesztésére vonatkozó célok egyidejű követése megköveteli a humán tényező figyelembevételét. A tagállamoknak éppen ezért meg kell fontolniuk az „események bejelentése” (just culture) szerinti elvek bevezetését.
- (38) Az EASA hatásköreinek a légiforgalmi szolgáltatások biztonságára történő javasolt kiterjesztésére tekintettel biztosítani kell az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK, az 552/2004/EK és a 216/2008/EK rendeletek közötti összhangot.
- (39) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni. Ezeket az intézkedéseket megfelelő időkeretben kell elfogadni az e rendeletben és az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK, az 552/2004/EK és a 216/2008/EK rendeletben meghatározott határidők betartása érdekében.
- (40) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy végrehajtsa az intézkedéseknek a műszaki vagy üzemeltetési fejlemények következtében szükségessé váló korszerűsítését, valamint megállapítsa egyes hálózatkezelési funkciók alapvető követelményeit és az ellátásukra szolgáló eljárásokat. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésével annak nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (41) Olyan rendkívül sürgős esetekben, amikor az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra kiszabott rendes határidők nem tarthatók be, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (6) bekezdésében előírt sürgősségi eljárást alkalmazza.
- (42) A gibraltári párbeszédforum első miniszteri ülésén, Córdobában, 2006. szeptember 18-án elfogadott, a gibraltári repülőtérrel szóló miniszteri nyilatkozat („miniszteri nyilatkozat”) az 1987. december 2-i, a repülőtérrel szóló londoni közös nyilatkozat helyébe lép, és az ennek való teljes megfelelés az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek tekintendő.

<sup>(1)</sup> HL L 79., 2008.3.19., 1. o.<sup>(2)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(43) A miniszteri nyilatkozat fényében és annak értelmében e rendelet teljes egészében vonatkozik a gibraltári repülőterre. A miniszteri nyilatkozat sérelme nélkül a gibraltári repülőterre történő alkalmazásnak és a végrehajtásához kapcsoló összes intézkedésnek teljes összhangban kell állnia a nyilatkozattal és az abban foglalt szabályokkal.

(44) Ezért az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

Az 549/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

#### Célkitűzés és tárgyi hatály

(1) Az egységes európai égbolt kezdeményezés célkitűzése az, hogy megerősítse a légi forgalom jelenlegi biztonsági előírásait, hozzájáruljon a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, valamennyi légtérfelhasználó elvárásainak figyelembevételével az európai általános légi forgalom tekintetében fokozza a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) és a léginavigációs szolgálatok (ANS) hatékonyságát. Az egységes európai égbolt magában foglalja a páneurópai útvonalhálózatok, az útvonal-kezelési és légiforgalmi-irányítási rendszerek összességét, amelyek kizárólag a biztonsági, hatékonysági és műszaki megfontolásokon alapulnak, és az összes légtérfelhasználó érdekét szolgálják. E cél elérése érdekében e rendelet megállapítja az egységes európai égbolt létrehozásának összehangolt szabályozási keretét.

(2) E rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések alkalmazása nem sérti a tagállamok légtérük feletti szuverenitását és a tagállamoknak a közrenddel, közbiztonsággal és védelmi kérdésekkel kapcsolatos, a 13. cikkben említett követelményeit. E rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések hatálya nem terjed ki a katonai műveletekre és kiképzésekre.

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

(4) E rendelet gibraltári repülőterre való alkalmazását úgy kell értelmezni, hogy az nem érinti a Spanyol Királyság és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága vonatkozó jogi álláspontját az azon terület feletti szuverenitással kapcsolatos vita tekintetében, ahol a repülőter található.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8. »légtérfelhasználók«: az általános légi forgalom szabályai szerint üzemeltetett valamennyi légi jármű üzemeltetője;”

b) a 10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„10. »légiforgalmi szolgáltatások (ATM)«: a fedélzeti és földi funkciók (légiforgalmi szolgálatok, légtér-gazdálkodás és légiforgalmi áramlásszervezés) együttese, amelyek valamennyi üzemeltetési fázisban a légi járművek biztonságos és hatékony mozgásának biztosításához szükségesek;”

c) a cikk a következő ponttal egészül ki:

„13a. »ATM-főterv«: az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló, 2007. február 27-i 219/2007/EK tanácsi rendelet (\*) 1. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2009/320/EK tanácsi határozattal (\*\*) jóváhagyott terv;

(\*) HL L 64., 2007.3.2., 1. o.

(\*\*) HL L 95., 2009.4.9., 41. o.”

d) a 15. pont helyébe a következő szöveg lép:

„15. »tanúsítvány«: egy nemzeti felügyeleti hatóság által bármilyen formában kiadott, a nemzeti jognak megfelelő olyan dokumentum, amely igazolja, hogy egy léginavigációs szolgáltató megfelel egy adott szolgáltatás nyújtására vonatkozó követelményeknek;”

e) a 21. pontot el kell hagyni;

f) a 22. pont helyébe a következő szöveg lép:

„22. »rugalmas légtérfelhasználás«: az Eurocontrol által kibocsátott »Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace« című kiadványában meghatározott, az Európai Polgári Repülési Konferencia körzetében alkalmazott légtér-gazdálkodási elv;”

g) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

„23a. »repüléstájékoztató szolgálat«: olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak;

23b. »riasztószolgálat«: a kutatás vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítése és szükség szerint e szervezetek segítése;”;

h) a 25. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

i) a 37. pontot el kell hagyni;

j) a cikk a következő ponttal egészül ki:

„41. »határon átnyúló szolgáltatások«: bármely olyan helyzet, amikor egy tagállamban nyújtott léginavigációs szolgálatot egy másik tagállamban tanúsított szolgáltató nyújt.”

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

#### **A nemzeti felügyeleti hatóságok**

(1) A tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehozhatnak egy szervet vagy szerveket mint nemzeti felügyeleti hatóságot, annak érdekében, hogy az lássa el az e rendelet szerint és a 3. cikkben említett intézkedések szerint az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenek a léginavigációs szolgáltatóktól. E függetlenséget a nemzeti felügyeleti hatóságok és a léginavigációs szolgáltatók legalább funkcionális szintű megfelelő szétválasztása révén kell biztosítani.

(3) A nemzeti felügyeleti hatóságok pártatlanul, függetlenül és átláthatóan gyakorolják hatáskörüket. Ezt megfelelő irányítási és ellenőrzési mechanizmusok alkalmazásával kell elérni, többek között a tagállami közigazgatáson belül is. Ez nem gátolhatja azonban a nemzeti felügyeleti hatóságokat abban, hogy feladataikat a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságok vagy bármely más közintézmény alapszabálya szerint gyakorolják.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok szükséges erőforrásokkal és kapacitással rendelkezzenek az e rendelet szerint rájuk háruló feladatok hatékony és időbeni ellátásához.

(5) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti felügyeleti hatóságok nevét és címét, továbbá az azokban bekövetkező változásokat, valamint a (2), (3) és (4) bekezdésnek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.”

4. Az 5. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(5) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1), (2), (4) és (6) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

5. A 6–11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

#### **Ágazati konzultációs testület**

A bizottság és az Eurocontrol szerepének sérelme nélkül a Bizottság »ágazati konzultációs testületet« hoz létre, amelynek tagjai a léginavigációs szolgáltatók, valamint a légtérfelhasználók, repülőterek, üzemeltetők, gyártók szövetségei és a szakszemélyzet érdekképviselői szervei. E testület szerepe kizárólag az, hogy tanácsokat adjon a Bizottságnak az egységes európai égbolt megvalósításával kapcsolatban.

7. cikk

#### **Kapcsolatok európai harmadik országokkal**

A Közösség és tagállamai törekszenek arra és támogatják azt, hogy az egységes európai égboltot olyan országokra terjesszék ki, amelyek nem tagjai az Európai Uniónak. E célból akár a szomszédos harmadik országokkal megkötött megállapodások keretében, akár a funkcionális légtérblokkokra vonatkozó megállapodások keretében arra törekszenek, hogy kiterjesszék e rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések hatályát az említett országokra.

8. cikk

#### **Végrehajtási szabályok**

(1) A végrehajtási szabályok kidolgozására a Bizottság felhatalmazhatja az Eurocontrolt vagy adott esetben egy másik szervet, amelyekben meghatározza a teljesítendő feladatokat és azok ütemezését, figyelembe véve az e rendeletben meghatározott megfelelő határidőket. A Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően jár el.

(2) Ha a Bizottság felhatalmazást kíván adni az (1) bekezdés szerint, törekednie kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben alkalmazza a létező szabályokat az összes érintett fél bevonása és véleményük kikérése érdekében, amennyiben e szabályok összhangban állnak a Bizottságnak az átláthatósággal és a konzultációs eljárásokkal kapcsolatos gyakorlatával, és nem állnak ellentétben intézményes kötelezettségeivel.

#### 9. cikk

##### Szankciók

A tagállamok által az e rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések – különösen a légtérfelhasználók és a szolgáltatók általi – megsértése esetére megállapított szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

#### 10. cikk

##### Az érdekelttel folytatott konzultáció

(1) A tagállamok nemzeti jogszabályaiknak megfelelően konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelttek – beleértve a szakszemélyzet érdekképviselői szerveinek – az egységes európai égbolt megvalósításába történő megfelelő bevonása érdekében.

(2) A Bizottság közösségi szintű konzultációs mechanizmust hoz létre. A 98/500/EK határozattal létrehozott ágazati párbeszédbizottságot bevonják a konzultációba.

(3) Az érdekelttel folytatott konzultáció különösen az EATMN-en belüli új tervek és technológiák kidolgozására és bevezetésére terjed ki.

Az érdekelttek közé tartozhatnak:

- a léginavigációs szolgáltatók,
- a repülőterek üzemeltetői,
- az érintett légtérfelhasználók és a légtérfelhasználókat képviselő érintett csoportok,
- a katonai hatóságok,
- a gyártó ipar, és
- a szakszemélyzet érdekképviselői szervei.

#### 11. cikk

##### Teljesítményrendszer

(1) Az egységes európai égbolt keretében a léginavigációs szolgáltatók és a hálózati funkciók teljesítményének növelésére létre kell hozni a léginavigációs szolgáltatók és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ennek elemei:

- a) az egész Közösségre érvényes teljesítménycéllok a teljesítmény olyan kulcsfontosságú területein, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság;

- b) nemzeti tervek vagy funkcionális légtérblokkok tervei, amelyek tartalmazzák a közösségi szintű teljesítménycéllokkal való összhang biztosítását szolgáló teljesítménycéllokat; továbbá

- c) a léginavigációs szolgáltatók és a hálózati funkciók teljesítményének rendszeres felülvizsgálata, folyamatos ellenőrzése és értékelése.

(2) Az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően a Bizottság kijelölheti az Eurocontrolt vagy bármely más független és illetékes szervet, hogy »teljesítmény-felülvizsgálati szervként« járjon el. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv feladata a Bizottság segítése együttműködésben a nemzeti felügyeleti hatóságokkal, és kérésre a nemzeti felügyeleti hatóságok támogatása az (1) bekezdésben említett teljesítményrendszer végrehajtásában. A Bizottság biztosítja, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottság által ráruházott feladatok ellátása során függetlenül járjon el.

- (3) a) A Bizottság az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően elfogadja az egész Közösségre érvényes, légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó teljesítménycéllokat, miután figyelembe vette a nemzeti felügyeleti hatóságok nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén e tárgyban kifejtett véleményét.

- b) Az (1) bekezdés b) pontjában említett nemzeti vagy funkcionális légtérblokkterveket a nemzeti felügyeleti hatóságok készítik el, és a tagállamok fogadják el. Ezek a tervek tartalmazzák a kötelező nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű céllokat, valamint a tagállamok által elfogadott, megfelelő ösztönző rendszert. A terveket a léginavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és adott esetben a repülőterek üzemeltetőivel és a repülőtérei koordinátorokkal egyeztetve kell elkészíteni.

- c) A nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű célloknak az egész Közösségre érvényes teljesítménycéllokkal való összhangját a Bizottság értékeli, a (6) bekezdés d) pontjában említett értékelési kritériumok felhasználásával.

Abban az esetben, ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy vagy több nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű cél nem felel meg az értékelési kritériumoknak, az 5. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően határozhat úgy, hogy javasolja az érintett nemzeti felügyeleti hatóságoknak a teljesítménycél(ok) felülvizsgálatát. Az érintett tagállamok elfogadják ezeket a felülvizsgált céllokat és a megfelelő intézkedéseket, amelyekről megfelelő időben értesítik a Bizottságot.

Abban az esetben, ha a Bizottság megállapítja, hogy a felülvizsgált teljesítménycélok és a megfelelő intézkedések nem megfelelőek, az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően határozhat arról, hogy az érintett tagállamok korrekciós intézkedéseket hozzanak.

Ehelyett a Bizottság – megfelelő alátámasztó bizonyítékok esetén – határozhat úgy is, hogy felülvizsgálja az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokat az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.

- d) A teljesítményrendszer referencia-időszaka legalább három és legfeljebb öt év. Ebben az időszakban a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű célok teljesítésének meghiúsulása esetén a tagállamok és/vagy a nemzeti felügyeleti hatóságok alkalmazzák az általuk meghatározott megfelelő intézkedéseket. Az első referencia-időszak a (6) bekezdésben említett végrehajtási szabályok elfogadásától számított első három évet foglalja magában.
- e) A Bizottság rendszeresen értékeli a teljesítménycélok teljesítését, és az eredményeket az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszti.

(4) Az (1) bekezdésben említett teljesítményrendszerre az alábbi eljárások vonatkoznak:

- a) a léginnavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményére vonatkozó adatok gyűjtése, megerősítése, vizsgálata, értékelése és terjesztése minden érintett fél – a léginnavigációs szolgáltatók, a repülőter üzemeltetők, a nemzeti felügyeleti hatóságok, a tagállamok és az Eurocontrol – tekintetében;
- b) az ICAO »Global Air Traffic Management Operational Concept« (Átfogó légiforgalmi szolgáltatási működési koncepció) című, 9854. sz. dokumentuma alapján a teljesítmény megfelelő, kulcsfontosságú területeinek meghatározása, összhangban az ATM-főterv teljesítménykeretével, ideértve a biztonsággal, a környezetvédelemmel, a kapacitással és a költséghatékonysággal kapcsolatos területeket, szükség szerint átdolgozva az egységes európai égbolt egyedi igényeinek és e területek vonatkozó céljainak figyelembevételére érdekében, valamint a teljesítmény legfontosabb mutatóinak meghatározása a teljesítmény mérésére;
- c) a nemzeti és a funkcionális légtérblokk szintjén keletkező információkat figyelembe vevő, az egész Közösségre érvényes teljesítménycélok meghatározása;
- d) a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű teljesítménycélok értékelése a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű terv alapján; valamint

- e) a nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítménytervek ellenőrzése, beleértve a megfelelő riasztási mechanizmusokat.

A Bizottság az e bekezdésben említett felsorolást további eljárásokkal bővítheti. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket az 5. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A teljesítményrendszer megalkotásakor figyelembe kell venni, hogy az útvonali és a terminálokra nyújtott szolgáltatások, valamint a hálózati funkciók különböznek egymástól, és – szükség esetén teljesítményfelmérés céljából is – ennek megfelelően kell kezelni őket.

(6) A teljesítményrendszer részletes működéséről a Bizottság 2011. december 4-ig és megfelelő időn belül, az e rendeletben meghatározott határidők betartása céljából, végrehajtási szabályokat fogad el az 5. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban. E végrehajtási szabályok a következőket foglalják magukban:

- a) a (4) bekezdésben említett eljárások tartalma és ütemezése;
- b) a teljesítménycélok teljesítésének értékelésével kapcsolatos referencia-időszakok és időtartamok, valamint új célok meghatározása;
- c) követelmények a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű teljesítménytervek kidolgozására a nemzeti felügyelő hatóságok által, amely tervek tartalmazzák a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű teljesítménycélokat és az ösztönző rendszert. A teljesítménytervek:
- i. alapja a léginnavigációs szolgálatok üzleti terve;
  - ii. kiterjednek a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű költségalap minden költségelemére;
  - iii. tartalmazzák az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal összhangban lévő, kötelezően előrendő teljesítménycélokat;
- d) azon kritériumok, amelyek alapján eldönthető, hogy a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű célok a referencia-időszak alatt összhangban állnak-e az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal, és amelyek támogatják a riasztási mechanizmusokat;
- e) az ösztönző rendszer tagállami létrehozására vonatkozó általános elvek;
- f) a teljesítményrendszer működéséhez való alkalmazkodáshoz szükséges átmeneti rendelkezések alkalmazásáról szóló elvek, a végrehajtási szabályok elfogadásától számított 12 hónapot nem túllépve.”



6. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja e rendelet és a 3. cikkben említett intézkedések alkalmazását, és jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére, első alkalommal 2011. június 4-ig, azt követően pedig valamennyi, a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett referencia-időszak végén. Indokolt esetben e célból a Bizottság a tagállamok által e cikk (1) bekezdésének megfelelően benyújtott jelentésekben szereplő információkon kívül további információkat is kérhet a tagállamoktól.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A jelentések tartalmazzák az e rendelet szerinti hozott intézkedésekkel elért eredmények értékelését, ideértve az ágazatban végbemenő, elsősorban gazdasági, társadalmi, környezeti, foglalkoztatási és technológiai vonatkozású fejleményekkel kapcsolatos megfelelő információkat, valamint a szolgáltatás minőségével kapcsolatos információkat, figyelembe véve az eredeti célkitűzéseket és a jövőbeni igényeket.”

7. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„13a. cikk

### **Európai Repülésbiztonsági Ügynökség**

E rendelet és az 550/2004/EK, az 551/2004/EK, az 552/2004/EK rendelet, valamint a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) végrehajtásakor a tagállamok és a Bizottság az e rendeletben meghatározott megfelelő szerepkörükkel összhangban megfelelő módon együttműködnek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi biztonsági szempontot megfelelően figyelembe vegyenek.

(\*) (\*) HL L 79., 2008.3.19., 1. o.”

#### 2. cikk

Az 550/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2–4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

### **A nemzeti felügyeleti hatóságok feladatai**

(1) A keretrendelet 4. cikkében említett nemzeti felügyeleti hatóságok gondoskodnak e rendelet alkalmazásának megfelelő ellenőrzéséről, különösen azon léginavigációs szolgáltatók biztonságos és hatékony működése tekintetében,

amelyek a szóban forgó hatóságot kijelölő vagy létrehozó tagállam joghatósága alá tartozó légtérrel kapcsolatos szolgáltatásokat látnak el.

(2) E célból minden egyes nemzeti felügyeleti hatóság megfelelő ellenőrzéseket és vizsgálatokat szervez az e rendelet követelményeinek való megfelelés ellenőrzése érdekében, beleértve a léginavigációs szolgáltatók nyújtására vonatkozó humánerőforrás-követelményeket is. Az érintett léginavigációs szolgáltató elősegíti ezt a munkát.

(3) Az olyan funkcionális légtérblokkok tekintetében, amelyek több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre terjednek ki, az érintett tagállamok megállapodást kötnek az említett blokkokra vonatkozó szolgáltatásokat ellátó léginavigációs szolgáltatóknak e cikkben meghatározott felügyeletéről.

(4) A nemzeti felügyeleti hatóságok szorosan együttműködnek azon léginavigációs szolgáltatók megfelelő felügyeletének biztosítása érdekében, amelyek rendelkeznek valamely tagállam érvényes tanúsítványával és egy másik tagállam joghatósága alá tartozó légtérrel kapcsolatban is nyújtanak szolgáltatásokat. Ez az együttműködés kiterjed a 6. cikkben megállapított alkalmazandó közös követelmények, illetve a II. mellékletben megállapított feltételek nem teljesítésének kezelését szolgáló eljárások létrehozására is.

(5) A határon átnyúló léginavigációs szolgáltatók esetében ilyen eljárásnak számít az (1) és (2) bekezdésben megállapított felügyeleti feladatok, valamint az e feladatok végrehajtása utáni eredmények kölcsönös elismeréséről szóló megállapodás. A kölcsönös elismerés azokra az esetekre is alkalmazandó, amikor a nemzeti felügyeleti hatóságok a szolgáltatók tanúsítási folyamatainak elismeréséről is megállapodást kötnek.

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

3. cikk

### **Minősített szervezetek**

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok határozhatnak úgy, hogy a 2. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéseket és vizsgálatokat teljesen vagy részben olyan minősített szervezetekre bízzák, amelyek megfelelnek az I. mellékletben meghatározott követelményeknek.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságoktól származó ilyen megbízás a Közösségen belül három évig érvényes, és ez az időszak meghosszabbítható. A nemzeti felügyeleti hatóságok a Közösségben található minősített szervezetek bármelyikét utasíthatják arra, hogy végezzék el ezen ellenőrzéseket és vizsgálatokat.

## 4. cikk

**Biztonsági követelmények**

A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően elfogadja az Eurocontrol biztonsági szabályozó követelmények (ESARR-ok, Eurocontrol safety regulatory requirements) vonatkozó rendelkezéseit magában foglaló végrehajtási szabályokat, valamint e követelményeknek az e rendelet alkalmazási körébe tartozó későbbi, szükség esetén átdolgozott módosításait.”

2. Az 5. cikket el kell hagyni.

3. A 7. cikk (6) és (7) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A 8. és 9. cikk sérelme nélkül, a tanúsítványok kibocsátása lehetővé teszi a léginavigációs szolgáltatók számára azt, hogy szolgáltatásaikat tagállamok, a Közösségen belüli más léginavigációs szolgáltatók, légtérhasználók és repülőterek számára is felkínálhassák.

(7) A nemzeti felügyeleti hatóságok figyelemmel kísérik a közös követelményeknek és a tanúsítványok megadásához megkövetelt feltételeknek való megfelelést. E nyomon követésről részletes tájékoztatást nyújtanak a tagállamok által a keretrendelet 12. cikkének (1) bekezdése szerint benyújtandó éves jelentések keretében. Ha egy nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy egy tanúsítvány jogosultja már nem tesz eleget az említett követelményeknek vagy feltételeknek, meghozza a megfelelő intézkedéseket, és ezzel egyidejűleg biztosítja a szolgáltatások folyamatoságát azzal a feltétellel, hogy a biztonságot ezáltal nem veszélyezteti. Ezen intézkedések magukban foglalhatják a tanúsítvány visszavonását is.”

4. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

**A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése**

(1) A tagállamok az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgáltatók kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a tagállamok kijelölnek egy, a Közösségben érvényes tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltatót.

(2) A tagállamok a határon átnyúló szolgáltatások nyújtása tekintetében biztosítják, hogy nemzeti joguk nem akadályozza az e cikknek és a 10. cikk (3) bekezdésének való megfelelést azáltal, hogy az adott tagállam joghatósága alá tartozó légtérben légiforgalmi szolgáltatást biztosító szolgáltatókra nézve előírja, hogy:

- közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az adott tagállam vagy annak állampolgárai tulajdonában legyen; vagy
- gazdasági tevékenységének központja vagy a létesítő okirat szerinti székhelye az adott tagállamban legyen; vagy

c) csak az adott tagállamban lévő infrastruktúrákat használjon.

(3) A tagállamok meghatározzák a kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. A kötelezettségek magukban foglalhatják olyan vonatkozó információk időbeni átadásának feltételeit, amelyek segítségével a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérben valamennyi légi jármű mozgása azonosítható.

(4) A tagállamok saját belátásuk szerint választhatnak légiforgalmi szolgáltatót azzal a feltétellel, hogy ez utóbbinak eleget kell tennie a 6. és 7. cikkben említett követelményeknek és feltételeknek.

(5) A 9a. cikkel összhangban létrehozott azon funkcionális légtérblokkok tekintetében, amelyek egynél több tagállam joghatósága alá tartozó légtérre terjednek ki, az érintett tagállamok az e cikk (1) bekezdésével összhangban a légtérblokk létrehozása előtt legalább egy hónappal közösen jelölnek ki egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót.

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

5. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„9a. cikk

**Funkcionális légtérblokkok**

(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a funkcionális légtérblokkok kialakítása 2012. december 4-ig megtörténjen, tekintettel az egységes európai égbolton belül a légiforgalmi szolgáltatási hálózat szükséges kapacitásának és hatékonyságának elérésére, valamint a légiközlekedési rendszer általában vett teljesítményének növelésére és a káros környezeti hatások csökkentésére. A tagállamok, különösen a szomszédos funkcionális légtérblokkokat létrehozó tagállamok a lehető legnagyobb mértékben együttműködnek e rendelkezés teljesítésének biztosítása érdekében. Ha indokolt, az együttműködés a funkcionális légtérblokkokban részt vevő harmadik országokra is kiterjedhet.

(2) A funkcionális légtérblokkoknak különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

- biztonsági elemzésekkel kell megindokolni a létrehozásukat;
- a légi forgalom áramlását figyelembe véve lehetővé teszik a légtér optimális kihasználását;
- biztosítják az összhangot a légtérrendelet 6. cikke értelmében létrehozott európai útvonalhálózattal;

- d) létjogosultságuk általános hozzáadott értékük alapján, beleértve a műszaki és emberi erőforrások optimális kihasználását is, a költség-haszon elemzések fényében indokolt;
- e) biztosítják a légiforgalmi szolgálati egységek között a légiforgalmi irányítási feladatkör gördülékeny és rugalmas átadását;
- f) kompatibilitást biztosítanak a különböző légtérkonfigurációk között, optimalizálva többek között a jelenlegi repüléstájékoztató körzeteket;
- g) összhangban állnak az ICAO-n belül megkötött regionális megállapodásokból eredő feltételekkel;
- h) tiszteletben tartják az e rendelet hatálybalépésének napján fennálló regionális megállapodásokat, különösen azokat, amelyekben európai harmadik országok vesznek részt; valamint
- i) elősegítik az egész Közösségre érvényes teljesítménycélokkal való összhangot.

(3) Funkcionális légtérblokk kizárólag azon tagállamok és adott esetben harmadik országok közötti kölcsönös megállapodással hozható létre, amelyek joghatósága alá tartozik a funkcionális légtérblokkba tartozó légtér valamely része. Azt megelőzően, hogy tájékoztatnák a Bizottságot egy funkcionális légtérblokk létrehozásáról, az érintett tagállamok megfelelő információkkal látják el a Bizottságot, a többi tagállamot és az egyéb érdekelt feleket, és lehetőséget adnak nekik arra, hogy megtegyék észrevételeiket.

(4) Amennyiben a funkcionális légtérblokk olyan légtérre vonatkozik, amely teljes egészében vagy részben egy vagy több tagállam joghatósága alá tartozik, a funkcionális légtérblokkot létrehozó megállapodásnak tartalmaznia kell az arra vonatkozó szükséges rendelkezéseket – ideértve az átmeneti intézkedéseket is –, hogy a blokk módosítása és egy tagállamnak a blokkból való kilépése milyen módon történhet.

(5) Ha két vagy több tagállam között nehézségek merülnek fel egy, a joghatóságuk alá tartozó légtérrel érintő, határon átnyúló funkcionális légtérblokk tekintetében, az érintett tagállamok együttesen véleményezés céljából az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszthetik az ügyet. A véleményt az érintett tagállamoknak kell címezni. A (3) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok figyelembe veszik e véleményt annak érdekében, hogy megoldást találjanak.

(6) A tagállamoktól a (3) és (4) bekezdésben említett megállapodásokról és nyilatkozatokról szóló értesítés kézhezvételét követően, a Bizottság megvizsgálja, hogy az egyes funkcionális légtérblokkok megfelelnek-e a (2) bekezdésben foglalt követelményeknek, és a vizsgálat eredményét megvitatásra az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszti. Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy egy vagy több funkcionális légtérblokk nem felel meg a követelményeknek, párbeszédet kezdeményez az érintett tagállamokkal a helyzet orvoslására meghozandó intézkedésekre vonatkozó konszenzus kialakítása céljából.

(7) A (6) bekezdés sérelme nélkül, a (3) és (4) bekezdésben említett megállapodásokról és nyilatkozatokról értesíteni kell a Bizottságot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététel céljából. E közzétételben meg kell határozni az adott határozat hatálybalépésének napját.

(8) A keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően 2010. december 4-ig iránymutatásokat kell kidolgozni a funkcionális légtérblokkok létrehozására és módosítására vonatkozóan.

(9) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően 2011. december 4-ig végrehajtási szabályokat fogad el azon információkról, amelyeket az érintett tagállamok a funkcionális légtérblokkok létrehozását és módosítását megelőzően e cikk (3) bekezdése szerint kell, hogy nyújtsanak.

#### 9b. cikk

#### **Funkcionális légtérblokkrendszer-koordinátor**

(1) A funkcionális légtérblokkok kialakításának előmozdítása érdekében a Bizottság kijelölhet egy természetes személyt a funkcionális légtérblokkrendszer koordinátorává (a továbbiakban: koordinátor). A Bizottság a keretrendelet 5. cikke (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően jár el.

(2) A 9a. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a koordinátor a funkcionális légtérblokkok létrehozásának felgyorsítása érdekében az érintett tagállamok és adott esetben az ugyanazon funkcionális légtérblokkban részt vevő harmadik országok kérésére elősegíti a tárgyalási folyamatuk során támadt nehézségek megoldását. A koordinátor az érintett tagállamoktól és adott esetben az ugyanazon funkcionális légtérblokkban részt vevő harmadik országoktól kapott felhatalmazás alapján jár el.

(3) A koordinátor tevékenysége során pártatlan marad, különösen a tagállamok, harmadik országok, a Bizottság és az érdekeltek tekintetében.

(4) A koordinátor a feladatának ellátása során kapott információkat nem hozhatja nyilvánosságra, kivéve, ha arra az érintett tagállamoktól vagy adott esetben harmadik országtól felhatalmazást kap.

(5) A koordinátor a kijelölését követően háromhavonta jelentést tesz a Bizottságnak, az egységes égbolttal foglalkozó bizottságnak és az Európai Parlamentnek. Jelentésébe bele kell foglalnia a tárgyalások összefoglalóját és azok eredményét.

(6) A koordinátor megbízatása a funkcionális légtérblokkokról szóló utolsó megállapodás aláírásakor, de legkésőbb 2012. december 4-én lejár.”

6. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

### Kapcsolat a katonai hatóságokkal

A tagállamok a közös közlekedéspolitikai keretében megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy az egyedi légtérblokkok kezelésére vonatkozóan az illetékes polgári és katonai hatóságok között írásbeli szabályozás vagy azzal egyenértékű jogi megállapodás jöjjön létre, illetve hogy a már meglévő ilyen megállapodások hatályát meghosszabbítsák.”

7. A 12. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Ha a léginavigációs szolgáltatók egymással összefüggő szolgáltatásokat nyújtanak, akkor a 14. cikkben említett, a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó díjszámítási rendszerrel összhangban meghatározzák és közzéteszik a léginavigációs szolgáltatókból eredő költségeket és bevételüket, valamint adott esetben összevont (konszolidált) beszámolókat vezetnek a más, nem léginavigációs szolgáltatók vonatkozásában, azon előírásoknak megfelelően, mintha a szóban forgó szolgáltatásokat külön vállalkozások nyújtanák.”

8. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

### Általános előírások

A 15. és 16. cikk előírásaival összhangban a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó díjszámítási rendszernek a biztonság optimális szintjét fenntartva hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a légtérfelhasználóknak felszámított díjak meghatározása, kivetése és beszedése átláthatóbb legyen, a léginavigációs szolgáltatók nyújtása költséghatékonyabbá váljon és a légi közlekedés hatékonyabban szerveződjön. E rendszer összhangban kell, hogy legyen a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezmény 15. cikkével, valamint az Eurocontrol útvonaldíjrendszerével is.”

9. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

### Alapelvek

(1) A díjszámítási rendszer alapját a szolgáltatók részéről felmerülő azon költségek elszámolása képezi, amelyek a légtérfelhasználók részére biztosított léginavigációs szolgáltatókhoz kapcsolódnak. A rendszer e költségeket a felhasználói kategóriák között osztja el.

(2) A díjak költségalapjának megállapításakor a következő alapelveket alkalmazzák:

a) a légtérfelhasználók között elosztandó költség a léginavigációs szolgáltatók ellátásának megállapított költsége, ideértve a tőkebefektetés után járó megfelelő kamatozségeket és az eszközök értékcsökkenését, valamint a karbantartás, az üzemeltetés, az igazgatás és az ügyvitel költségeit. A megállapított költségek alatt azok a költségek értendők, amelyeket a tagállamok nemzeti szinten

vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén a keretrendelet 11. cikkében említett referencia-időszak minden nap-tári évében meghatározott referencia-időszak elején vagy annak során, a keretrendelet 11. cikkében rögzített riasztási mechanizmusok alkalmazásával a megfelelő kiigazítások megtétele után megállapítanak;

b) az ezzel összefüggésben figyelembe veendő költségek az európai régióra vonatkozó ICAO regionális léginavigációs terv szerint meghatározott és megvalósított létesítményekkel, illetve szolgáltatásokkal kapcsolatban megállapított költségek. Ide sorolhatók a nemzeti felügyeleti hatóságok és/vagy minősített szervezetek részéről felmerülő költségek, valamint az adott tagállam és a szolgáltató részéről a léginavigációs szolgáltatók ellátásával kapcsolatban felmerülő egyéb költségek is. Nem tartoznak ide a tagállamok által a keretrendelet 9. cikke szerint kiszabott szankciók költségei, sem a tagállamok által a keretrendelet 11. cikke szerint meghatározott korekciós intézkedések költségei;

c) a funkcionális légtérblokkok vonatkozásában – a tagállamok közötti keretszabályozások részeként – a tagállamok ésszerű erőfeszítéseket tesznek a díjszabási politikák meghatározó közös alapelvek elfogadására;

d) a különböző léginavigációs szolgáltatók költségét minden egyes szolgáltatóra vonatkozóan külön-külön kell meghatározni a 12. cikk (3) bekezdése szerint;

e) nem megengedett a kereszttámogatás az útvonali és a repülőtéri szolgáltatások között. A mind a repülőtéri, mind az útvonali szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket átlátható módszertan alapján arányosan kell felosztani a kétféle szolgáltatás között. A fenti két kategória egyikébe tartozó, különböző léginavigációs szolgáltatók közötti kereszttámogatás csak objektív okokkal megindokolt és egyértelműen azonosított esetekben megengedett;

f) biztosítani kell a díjak költségalapjának átláthatóságát. Végrehajtási szabályokat kell elfogadni a szolgáltatók általi tájékoztatásadásra annak érdekében, hogy lehetővé váljon a szolgáltató előrejelzéseinek, tényleges költségeinek és bevételeinek felülvizsgálata. A nemzeti felügyeleti hatóságok, a szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a Bizottság és az Eurocontrol között rendszeres információcserre zajlik.

(3) A tagállamoknak a következő alapelveket kell alkalmazniuk a (2) bekezdéssel összhangban a díjak megállapításakor:

a) megkülönböztetéstől mentes feltételekkel kell megállapítani a léginavigációs szolgáltatókért fizetendő díjakat. Amikor egyazon szolgáltatás igénybevételéért különböző légtérfelhasználókra vetnek ki díjakat, semmiféle megkülönböztetés nem alkalmazható a felhasználó állampolgársága vagy besorolása alapján;

- b) egyes felhasználók, különösen könnyű légi járművek és állami légi járművek üzemeltetőjének mentesítése engedélyezhető, feltéve, hogy e mentesség költségét nem hárítják át más felhasználókra;
- c) a díjakat naptári évre vonatkozóan kell meghatározni a megállapított költségek alapján, vagy meghatározhatók még a tagállamok által a maximális egységár vagy a legfeljebb ötéves időszakon belül az egyes évekre szóló bevétel meghatározásának feltételei szerint;
- d) a léginavigációs szolgálatok bevétele biztosíthatja a befektetett eszközök szükséges fejlesztéséhez az eszközök ésszerű megtérülését;
- e) a díjaknak tükrözniük kell a légtérfelhasználók számára rendelkezésre bocsátott léginavigációs szolgálatok és berendezések költségét, figyelembe véve a különféle érintett légijármű-típusok viszonylagos kapacitását;
- f) a díjak ösztönzőleg hatnak a léginavigációs szolgálatok biztonságos, hatékony, eredményes és fenntartható ellátására, a nagyfokú biztonság, a költséghatékonyság és a teljesítménycélok elérése céljából, valamint ösztönzik az integrált szolgáltatások nyújtását, ugyanakkor csökkentik a légi közlekedés környezeti hatásait. Ezért a nemzeti vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kidolgozott teljesítménytervekhez kapcsolódóan a nemzeti felügyeleti hatóságok bevezethetnek olyan, esetlegesen pénzügyi előnyöket és hátrányokat jelentő ösztönzőket is magukban foglaló mechanizmusokat, amelyek a léginavigációs szolgáltatókat és/vagy a légtérfelhasználókat az optimális biztonsági szint fenntartása mellett a rendelkezésre bocsátott léginavigációs szolgálatok javítására, például a kapacitásbővítésre, a késések mérséklésére és a fenntartható fejlődés megvalósítására ösztönzik.

(4) A keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban a Bizottság részletes végrehajtási szabályokat fogad el e cikk tekintetében.”

10. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

#### **Közös projektek**

(1) A közös projektek hozzájárulhatnak az ATM-főterv sikeres végrehajtásához. Az ilyen projektek támogatják e rendelet célkitűzéseit az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének javítása tekintetében a rendszer olyan kulcsterületein, mint a kapacitás, a járatszervezési és költséghatékonyság, valamint a környezeti fenntarthatóság, az elsődleges fontosságú biztonsági célok mellett.

(2) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban iránymutatást dolgozhat ki arra vonatkozóan, hogy hogyan támogathatják az ilyen projektek az ATM-főterv végrehajtását. Az iránymutatás nem befolyásolja az ilyen projekteknek

a funkcionális légtérblokkok tekintetében történő végrehajtására a légtérblokkok felei által közösen elfogadott mechanizmusokat.

(3) A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban határozhat közös projektek létrehozásáról a hálózattal kapcsolatos funkciók terén, amelyek különösen fontosak a légiforgalmi irányítás és a léginavigációs szolgálatok európai összteljesítményének javítása szempontjából. Az ilyen közös projektek adott esetben a többéves pénzügyi kereten belül közösségi finanszírozásból is támogathatók. E célból, és a tagállamok saját pénzügyi forrásaik felhasználása feletti mérlegelési szabadságának sérelme nélkül a Bizottság független költség-haszon elemzést készít, és a keretrendelet 10. cikkével összhangban megfelelő konzultációkat folytat a tagállamokkal és az érintett felekkel, felkutatva a projektek végrehajtásához mozgósítható minden megfelelő finanszírozási eszközt. A közös projektek végrehajtásából eredő támogatható költségek térítése az átláthatóság és megkülönböztetésmentesség elvével összhangban történik.”

11. A 16–18. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„16. cikk

#### **A megfelelés felülvizsgálata**

(1) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve biztosítja a 14. és 15. cikkben említett alapelveknek és szabályoknak való megfelelés folyamatos felülvizsgálatát. A Bizottság törekszik arra, hogy létrehozza az Eurocontrol szakértelmének felhasználásához szükséges mechanizmusokat, továbbá a felülvizsgálat eredményeit megosztja a tagállamokkal, az Eurocontrolral és a légtérfelhasználók képviselőivel.

(2) Egy vagy több olyan tagállam kérésére, amely úgy ítéli meg, hogy a 14. és 15. cikkben említett alapelveket és szabályokat nem megfelelően alkalmazták, vagy saját kezdeményezésére a Bizottság kivizsgálja az érintett alapelvek és/vagy szabályok nem teljesítésére, illetve nem alkalmazására vonatkozó állításokat. A 18. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság a vizsgálat eredményeit megosztja a tagállamokkal, az Eurocontrolral és a légtérfelhasználók képviselőivel. Egy adott kérelem kézhezvételétől számított két hónapon belül a keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően az érintett tagállam meghallgatása után és az egységes égbolttal foglalkozó bizottsággal folytatott konzultációt követően a Bizottság határozatot hoz az e rendelet 14. és 15. cikkének alkalmazásáról és arról, hogy az érintett gyakorlat folytatható-e.

(3) A Bizottság a tagállamoknak címezi a határozatát, és annyiban tájékoztatja arról a szolgáltatót, amennyiben az jogilag érintett. A tagállamok egy hónapon belül a Tanácshoz fordulhatnak a Bizottság határozatával. A Tanács minősített többséggel eljárva egy hónapon belül eltérő határozatot hozhat.

17. cikk

**A mellékletek felülvizsgálata**

A mellékletek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló, a műszaki és üzemeltetési fejlemények figyelembevételét szolgáló intézkedéseket a keretrendelet 5. cikke (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

Rendkívül sürgős esetekben a Bizottság alkalmazhatja a keretrendelet 5. cikkének (5) bekezdésében előírt sürgősségi eljárást.

18. cikk

**Titoktartás**

(1) Sem a nemzeti jogszabályaiknak megfelelően eljáró nemzeti felügyeleti hatóságok, sem a Bizottság nem hozhat nyilvánosságra bizalmas jellegű információkat, különösen azokat, amelyek a léginavigációs szolgáltatókkal, azok üzleti kapcsolataival, illetve költségösszetevőivel kapcsolatosak.

(2) Az (1) bekezdés nem sértheti a nemzeti felügyeleti hatóságoknak és a Bizottságnak az információ nyilvánosságra hozatalára vonatkozó jogát akkor, ha az a kötelességeik teljesítéséhez feltétlenül szükséges; ez esetben az információ nyilvánosságra hozatalának arányosnak kell lennie, és figyelembe kell vennie a léginavigációs szolgáltatóknak, a légtér-felhasználóknak, a repülőterek üzemeltetőinek és egyéb érdekelt feleknek az üzleti titkaik védelmével kapcsolatos jogos érdekeit.

(3) A 14. cikkben említett díjszámítási rendszerrel összhangban benyújtott információkat és adatokat közzé kell tenni.”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„18a. cikk

**Felülvizsgálat**

A Bizottság legkésőbb 2012. december 4-ig tanulmányt nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a piaci alapelveknek a kommunikáció, a navigáció, a légtér-ellenőrzés és a légiforgalmi tájékoztatás területén nyújtott szolgáltatásokra történő alkalmazása jogi, biztonsági, ágazati, gazdasági és társadalmi hatásait, összevetve ezeket a meglévő vagy alternatív szervezési elvek alkalmazásának hatásaival, és figyelembe véve a funkcionális légtérblokkok és az elérhető technológia területén történt fejlődést.”

13. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A MINŐSÍTETT SZERVEZETEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK”;

b) a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„A minősített szervezet köteles:”.

3. cikk

Az 551/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikket el kell hagyni.
2. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

**Európai Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet (EUIR)**

(1) A Közösség és tagállamai törekednek arra, hogy egy egységes, az ICAO által elismert EUIR-t hozzanak létre. E célból a Közösség hatáskörébe tartozó ügyek esetében a Bizottság legkésőbb 2011. december 4-ig a Szerződés 300. cikkével összhangban ajánlást terjeszt a Tanács elé.

(2) Az EUIR-t úgy kell kialakítani, hogy az magában foglalja az 1. cikk (3) bekezdésével összhangban a tagállamok joghatósága alá tartozó légteret, és kiterjedhet európai harmadik országok légtérére is.

(3) Az EUIR létrehozása nem sértheti a tagállamok azon hatáskörét, hogy a léginavigációs-szolgálati rendelet 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően a joghatóságuk alá tartozó légtérrel kapcsolatban légiforgalmi szolgáltatókat jelöljenek ki.

(4) A tagállamok továbbra is megtartják a joghatóságukat az ICAO-val szemben e rendelet hatálybalépése napjától az ICAO által részükre kijelölt magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek és repüléstájékoztató körzetek földrajzi határain belül.”

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„3a. cikk

**Elektronikus légiforgalmi tájékoztatás**

(1) A tagállamok által közzétett légiforgalmi tájékoztató adatok sérelme nélkül és azokkal összhangban a Bizottság az Eurocontrollal történő szoros együttműködésben biztosítja, hogy összehangolt módon kialakított, magas minőségű, elektronikus légiforgalmi tájékoztató adatok álljanak rendelkezésre, amelyek adatminőség és időszerűség szempontjából megfelelnek az érintett felhasználók igényeinek.

(2) Az (1) bekezdés céljából a Bizottság:

- a) elektronikus, integrált tájékoztató portál formájában biztosítja egy közösségi szintű légiforgalmi tájékoztató rendszer létrehozását, és ehhez az érintettek számára korlátlan hozzáférést biztosít. Ez a rendszer szerves egységbe szervezi például, noha nem kizárólagosan, a légiforgalmi tájékoztató adatokhoz, a léginavigációs szolgáltatók bejelentő irodájának adataihoz (ARO-adatok), a meteorológiai, valamint az áramlásszervezési adatokhoz való hozzáférést és ezen adatok rendelkezésre bocsátását;

b) az Eurocontrollal és az ICAO-val szoros együttműködésben támogatja a legtágabb értelemben vett légiforgalmi tájékoztató adatok rendelkezésre bocsátásának korszerűsítését és összehangolását.

(3) A Bizottság részletes végrehajtási szabályokat fogad el e cikk tekintetében a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.”

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

#### **Repülési szabályok és a légtér osztályozása**

A Bizottság a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban végrehajtási szabályokat fogad el:

- a) megfelelő előírások elfogadására az ICAO-szabványok és ajánlott gyakorlatok alapján;
- b) a megfelelő kiigazítással az ICAO légtér-osztályozás alkalmazásának összehangolására, hogy az egységes európai égbolton belül a biztonságos és hatékony légiforgalmi szolgáltatások folyamatos rendelkezésre állását biztosítani lehessen.”

5. Az 5. cikket el kell hagyni.

6. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

#### **Hálózatkezelés és kialakítás**

(1) A légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózat funkcióinak lehetővé kell tenniük a légtér optimális kihasználását, és biztosítaniuk kell, hogy a légtérfelhasználók a kívánt útvonalakon repülhessenek, miközben a lehető legnagyobb mértékben biztosítaniuk kell a légtérhez és a léginnavigációs szolgáltatókhoz való hozzáférést. E hálózati funkciók célja a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokkok szintjén tett kezdeményezések támogatása, és ezeket a szabályozási és operatív feladatok szétválasztását tiszteletben tartva kell kialakítani.

(2) Az (1) bekezdésben említett célok elérése érdekében és a nemzeti útvonalakkal és légtérstruktúrákkal kapcsolatos tagállami hatáskörök sérelme nélkül a Bizottság különösen az alábbi funkciók végrehajtását biztosítja:

- a) az európai útvonalhálózat kialakítása;
- b) az általános légi forgalom által használt repülési frekvenciasávok terén szűkösön rendelkezésre álló erőforrások koordinálása, különösen a rádiófrekvenciák, valamint a radar válaszjeladó kódok koordinálása.

Az első albekezdésben felsorolt funkciók nem foglalják magukban általános hatályú kötelező intézkedések elfogadását vagy politikai mérlegelési jog gyakorlását. Figyelembe veszik a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokkok szintjén tett javaslatokat. E feladatokat a katonai hatóságokkal együttműködve kell végrehajtani, a légtér rugalmas felhasználásával kapcsolatos eljárásokkal összhangban.

A Bizottság az egységes égbolttal foglalkozó bizottsággal való konzultációt követően és a (4) bekezdésben említett végrehajtási szabályokkal összhangban átruházhatja az Eurocontrolra vagy más, független és illetékes szervre az első albekezdésben felsorolt funkciók végrehajtásához szükséges feladatokat. Ezeket a feladatokat részrehajlás nélkül, költséghatékonyan kell végrehajtani, a tagállamok és az érdekelt felek nevében. Ezeket a feladatokat megfelelően, a szolgáltatásnyújtás és szabályozás külön-külön történő elszámoltathatóságának elismerésével kell irányítani, a teljes ATM hálózat igényeinek figyelembevételével, valamint a légtérfelhasználók és a léginnavigációs szolgáltatók teljes körű bevonásával.

(3) A Bizottság az ágazat érintett szereplőivel folytatott konzultációt követően tovább bővítheti a (2) bekezdésben felsorolt funkciók listáját. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a keretrendelet 5. cikkének (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) Az ebben a cikkben említett intézkedések részletes végrehajtási szabályait a (6) és (9) bekezdés kivételével a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. E végrehajtási szabályok különösen a következőkre vonatkoznak:

- a) a folyamatok és eljárások összehangolása és harmonizálása a légiforgalmi frekvenciák kezelési hatékonyságának javítása érdekében, az alapelvek és a követelmények kidolgozását is beleértve;
- b) az általános európai légi forgalom számára kijelölt frekvenciákkal kapcsolatos igények korai azonosításának és azok megoldásának összehangolása terén játszott központi funkció az európai légiforgalmi hálózat megtervezésének és működtetésének támogatására;
- c) az ATM-hálózat ATM-főtervben meghatározott további funkciói;
- d) a tagállamok, a léginnavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelési funkciók közötti, a (2) bekezdésben említett feladatokra vonatkozó, együttműködéssel történő döntéshozatalra vonatkozó részletes szabályok;
- e) az érintett szereplőkkel a nemzeti és európai szintű döntéshozatal során történő konzultációra vonatkozó rendelkezések; valamint

f) a feladatok és jogkörök megosztása a hálózati irányítói funkció és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek között az általános légiközlekedés számára a Nemzetközi Távközlési Unió által kijelölt rádióspektrumon belül, biztosítva, hogy a hálózatra hatást nem gyakorló frekvenciakijelölést továbbra is a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek lássák el. Azokban az esetekben, amelyek hatást gyakorolnak a hálózatra, a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek együttműködnek a hálózati irányítói funkcióért felelősökkel a frekvenciák használatának optimalizálása érdekében.

(5) A légtér kialakításának a (2) bekezdésben nem említett egyéb vonatkozásait nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kell kezelni. A kialakítás folyamata során figyelembe kell venni a forgalmi igényeket és ezek összetettségét, a nemzeti és funkcionális légtérblokkok teljesítményterveit, valamint az érintett légtérhasználókkal és a légtérhasználókat képviselő érintett csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal teljes körű konzultációt kell folytatni.

(6) A tagállamok megfelelő felügyeleti intézkedések mellett megbízzák az Eurocontrolt vagy más független és illetékes szervet a légiforgalmi áramlásszervezéssel.

(7) A légiforgalmi áramlásszervezésre vonatkozó végrehajtási szabályokat, a szükséges felügyeleti intézkedéseket is beleértve a keretrendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás alapján kell kidolgozni és a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni, a légtérhasználás során rendelkezésre álló kapacitások optimalizálása és a légiforgalmi áramlásszervezési eljárások javítása érdekében. E szabályokat az átláthatóságra és a hatékonyságra kell alapozni, gondoskodva arról, hogy a kapacitást rugalmasan és kellő időben biztosítsák, az ICAO regionális léginavigációs terve európai körzetre vonatkozó ajánlásaival összhangban.

(8) A légiforgalmi áramlásszervezésre vonatkozó végrehajtási szabályoknak támogatniuk kell a léginavigációs szolgáltatókat, a repülőterek üzemeltetőit és a légtérhasználók üzemeltetési döntéseit, és a következő területekre kell kiterjedniük:

- a) repüléstervezés;
- b) a rendelkezésre álló légtérkapacitás kihasználása a repülés valamennyi szakaszában, ideértve a résidőkiosztást is; továbbá
- c) az általános légi forgalom általi útvonalhasználat, ideértve
  - az útvonalra és a forgalomeloszlásra vonatkozó egységes tájékoztató kiadvány elkészítését is,
  - az általános légi forgalom zsúfolt területektől való elterelésének lehetőségeit, és

- elsőbbségi szabályokat az általános légi forgalomnak a légtérhez való hozzáférése vonatkozásán, különösen zsúfolt és válsághelyzetek idején.

(9) A végrehajtási szabályok kidolgozásakor és elfogadásakor a Bizottság adott esetben és a biztonság sérelme nélkül figyelembe veszi a repülési tervek, a repülőterei résidők közötti összhangot, valamint a szomszédos régiókkal szükséges koordinációt.”

7. A 9. cikket el kell hagyni.

#### 4. cikk

Az 552/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

#### A megfelelés ellenőrzésének alternatív módjai

A rendszerelemekre vagy rendszerekre vonatkozóan a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (\*) összhangban kiadott bizonyítványok e rendelet 5. és 6. cikkének alkalmazásában EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatnak, illetve amennyiben igazolható e rendelet alapvető követelményeinek és az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak való megfelelésük, EK-ellenőrzési nyilatkozatnak tekintendők.

(\*) HL L 79., 2008.3.19., 1. o.”

2. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

#### A mellékletek felülvizsgálata

A mellékletek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló, a műszaki vagy üzemeltetési fejlemények figyelembevételét szolgáló intézkedéseket a keretrendelet 5. cikke (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.”

3. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) E cikk (2) bekezdésének alkalmazásában a tagállamok az EATMN egyes rendszereit vagy alkotóelemeit az alapvető követelményeknek megfelelőnek nyilváníthatják, és mentesíthetik azokat az 5. és 6. cikk rendelkezései alól.”



4. A II. melléklet a következőképpen módosul:
- a) az A. rész 2. pontjának első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az EATMN-nek, valamint rendszereinek és rendszereleméinek összehangolt módon támogatniuk kell az érvényesített és jóváhagyott új működési elveket, amelyek különösen javítják a biztonság és a kapacitás tekintetében a léginavigációs szolgálatok minőségét, fenntarthatóságát és hatékonyságát.”;

- b) a B. rész a következőképpen módosul:
- i. a 3.1.2. pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A repülési adatokat feldolgozó rendszereknek a repülés valamennyi szakaszában – különösen az ATM-főtervben meghatározott módon – támogatniuk kell a fejlett, érvényesített és jóváhagyott működési elvek fokozatos megvalósítását.”;

- ii. a 3.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.2. Új működési elvek támogatása

A légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszereknek olyan módon kell támogatniuk a légtér-ellenőrzési adatok új forrásaihoz való hozzáférés fokozatos lehetővé

tételét, hogy különösen az ATM-főtervben meghatározott módon javítsák a szolgáltatások általános minőségét.”;

- iii. a 4.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2. Új működési elvek támogatása

A kommunikációs rendszereknek a repülés valamennyi szakaszában – különösen az ATM-főtervben meghatározott módon – támogatniuk kell a fejlett, érvényesített és jóváhagyott működési elvek fokozatos megvalósítását.”

#### 5. cikk

#### Hatálybalépés

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

Az 551/2004/EK rendelet 6. cikkének e rendelet által módosított (2) és (6) bekezdése a vonatkozó végrehajtási szabályokban megadott időponttól kezdődően, de legkésőbb 2012. december 4-től alkalmazandó.

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

Kelt Strasbourgban, 2009. október 21-én.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
J. BUZEK

a Tanács részéről  
az elnök  
C. MALMSTRÖM