



Брюксел, 22.9.2020 г.
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Изменено предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за прилагането на Единното европейско небе

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2020) 187 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН) има за цел да подобри общата ефективност на организацията и управлението на европейското въздушно пространство чрез реформа на отрасъла, осигуряващ аеронавигационно обслужване (АНО). Нейното разработване включва два всеобхватни законодателни пакета — „ЕЕН I“ и „ЕЕН II“, и се състои от четири регламента¹.

Опитът, натрупан с ЕЕН I от 2004 г. насам и с ЕЕН II от 2009 г. насам показва, че принципите и основната ориентация на ЕЕН са валидни и днес и следва да бъдат запазени. Въпреки този законодателен пакет, обаче, разходите за управление на въздушното движение (УВД) все още са големи, а забавянията, които вредят на околната среда, продължават. Това се дължи на ограничения капацитет, както и на неефективност на УВД, която води до претоварване дори при нормални условия. Ясно е, че целите, заложи при създаването на ЕЕН, не бяха изцяло постигнати в очакваните срокове.

Поради това настоящото изменено предложение има за цел не само да премахне сегашната неефективност на УВД, която вреди на околната среда, но също и да укрепи други полезни аспекти на УВД, например по-гъвкавото предоставяне на услуги за данни и стимулите, които могат активно да доведат до подобрения и да допринесат за по-нататъшното намаляване на екологичния отпечатък на въздухоплаването.

Първоначалното предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст) (известно под съкращението ЕЕН2+) беше прието от Комисията на 11 юни 2013 г. Неговата цел беше да ускори осъществяването на реформата на аеронавигационното обслужване без да се отклонява от първоначалните си цели и принципи.

Междувременно, от приемането на предложението насам и като цяло през последното десетилетие в сектора на въздухоплаването настъпиха още промени — технологично развитие и траен цялостен растеж на въздушното движение до началото на 2020 г. Наблюдава се рязък спад на въздушното движение, причинен от пандемията от COVID-

¹ Рамковият регламент (Регламент (ЕО) № 549/2004 за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе); Регламентът за осигуряване на обслужване (Регламент (ЕО) № 550/2004, който се отнася до осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе; Регламентът за въздушното пространство (Регламент (ЕО) № 551/2004, който се отнася до организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе; Регламентът за оперативната съвместимост (Регламент (ЕО) № 552/2004), който се отнася до оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение.

Пакетът, съставен от тези регламенти в тяхната първоначална версия, е известен като „ЕЕН I“. Измененията на четирите регламента бяха въведени с Регламент (ЕО) № 1070/2009, известен като „ЕЕН II“.

Регламент (ЕО) № 552/2004 междувременно беше отменен, с преходен период за някои разпоредби, чрез Регламент (ЕС) 2018/1139 относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз.

19, което показва, че на ЕЕН му липсва гъвкавост в структурно отношение, тъй като е почти невъзможно да се адаптира предоставянето на услуги към промените във въздушното движение. Политическият контекст също претърпя развитие. Особено с приемането на Парижкото споразумение от въздухоплаването се изисква да допринесе за намаляване на емисиите на CO₂ (на фона на продължаващото бързо нарастване на емисиите до момента). През декември 2019 г. Комисията прие своето съобщение относно Европейския зелен пакт и целта за постигане на неутралност по отношение на климата и намаляване на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г. Законодателното предложение за ЕЕН2+ следва да бъде актуализирано, за да отрази тези промени.

За да може секторът да реализира по-добре своя икономически потенциал, като същевременно осъществява по-устойчиво дейността си, необходимо да се предвиди преразглеждане, което да гарантира по-гъвкаво предоставяне на аеронавигационно обслужване, пригодно за експлоатационната среда днес и в бъдеще. Предложените правила следва да направят възможно бързото и ефективно адаптиране на капацитета към увеличаване или намаляване на търсенето или към променящите се географски нужди. Това ще допринесе и за постигането на целите на Европейския зелен пакт и по-конкретно за намаляване на емисиите на CO₂ в сектора на въздухоплаването, който е от основно значение. Необходимото намаляване на тези емисии включва съвкупност от различни мерки, много от които ще разгърнат въздействието си едва в дългосрочен план. Своевременното преразглеждане на системата на ЕЕН, обаче, и прилагането на произтичащите от това нови правила могат да доведат до първите осезаеми намаления на емисиите на CO₂ още от началото на 2025 г.

Освен необходимостта от цялостно преразглеждане, конкретните причини за изменение на предложението за ЕЕН2+ са, наред с другото:

- Текстът трябва да бъде опростен и приведен в съответствие с относимото законодателство на Съюза, влязло в сила от застой на преговорите по първоначалното предложение за ЕЕН2+ през 2013 г. насам².
- Някои определения и правила трябва да бъдат адаптирани, за да отразяват предложенията и придобитият опит на заинтересованите страни, както и съответните заключения от доклади и наскоро проведени проучвания³;
- Изглежда уместно да се отразят препоръките от доклада на експертната група относно бъдещето на Единното европейско небе⁴.
- Същото се отнася и за препоръките, получени в резултат от пилотния проект на Европейския парламент относно бъдещата архитектура на европейското въздушно пространство и докладите на Европейската сметна палата;
- Също така е важно да се отразят последните технологични промени в сектора на въздухоплаването и ангажиментите, поети в Европейския зелен курс за декарбонизиране на транспортния отрасъл.

² Предимно Регламент (ЕС) 2018/1139.

³ Вж. раздел VI от придружаващия съобщението работен документ на службите на Комисията.

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>

Независимо от редица промени настоящото изменено предложение преследва същите цели на предложението за ЕЕН2+ от 2013 г., макар и в някои случаи с различни средства. В някои случаи решенията, съответстващи на предпочитаните варианти, установени в оценката на въздействието от 2013 г., бяха запазени, но някои от решенията са актуализирани, за да отразят промените в сектора. В раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията подробно са описани измененията и са представени данни в тяхна подкрепа.

Тъй като основните цели и предпочитани варианти, посочени в оценката на въздействието, са запазени по същество, малко вероятно е предложените тук правила да доведат до значително по-различно икономическо, екологично или социално въздействие в сравнение с първоначалното предложение за ЕЕН2+. Поради това не е необходимо да се извършва нова оценка на въздействието за настоящото изменено предложение отвъд анализа, който се съдържа в гореспоменатия работен документ.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

В своята стратегия за въздухоплаването в Европа от 2015 г.⁵ Комисията призовава съзаконодателите да приемат своевременно регламента, представен в законодателното предложение за ЕЕН2+. Изменението на това предложение е в пълно съответствие с цялостната стратегия на Комисията за тази област на политиката и следва по-специално да улесни напредъка по отношение на това законодателно досие.

Законодателството за Единното европейско небе е тясно свързано със законодателството на Съюза в областта на авиационната безопасност и задачите, с които е натоварена Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“)⁶. Настоящото предложение има за цел, наред с другото, да опрости законодателството, като отстрани някои припокривания между съществуващите правила и да приведе законодателството за Единното европейско небе в съответствие с основния регламент за ЕААБ.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Подобряването на правилата за ЕЕН е посочено в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт като мярка, която може да допринесе за намаляване на емисиите на CO₂ от сектора на въздухоплаването. Подобно подобряване би намалило претоварването и така би позволило по-честото използване на директни маршрути. Предложението съдържа и важни елементи, насочени към укрепване на цифровизацията и вътрешния пазар, които са два други приоритета на Комисията.

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

⁶ Регламент (ЕС) 2018/1139.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на предложеното изменение е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз дава на Съюза правото да предприема действия в тази област, която е една от областите на споделена компетентност.

Управлението на въздушното движение по-конкретно е обхванато от разпоредби на правото на Съюза от 2004 г. насам, а те не могат да бъдат изменяни самостоятелно от държавите членки. По същността си управлението на въздушното движение засяга въздушното пространство на целия Европейски съюз, а презграничното движение на лица, стоки, услуги и капитали е присъщо за въздухоплаването и поради това може да се разглежда най-ефективно на равнището на Съюза.

Необходимо е действие на равнището на Съюза за намаляване на разпокъсаността на европейското въздушно пространство; то ще позволи по-ефективно управление, което е в състояние да се справи с липсата на капацитет в цялостна перспектива и по този начин ще противодейства на закъсненията и произтичащите от тях допълнителни емисии.

• Пропорционалност

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на заложените в него цели. То е съсредоточено върху елементите, подкрепени от различните входящи данни, изброени в приложение III към придружаващия работен документ на службите на Комисията.

• Избор на инструмент

Първоначалното предложение беше да се изменят съществуващите регламенти, докато се преработват в един за постигане на по-голяма яснота. Този подход е все така обоснован и следва да се използва един и същ инструмент — преработен регламент, в който да бъдат отразени необходимите промени по същество.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Счита се, че не е необходимо извършването на нова оценка на въздействието отвъд направената в подкрепа на първоначалното предложение през 2013 г. [SWD (2013) 206 final], тъй като основните цели и предпочитаните варианти не са се променили съществено и тъй като икономическото, екологичното и социалното въздействие на предложението тук текст не следва да се различава значително от въздействието, което се очакваше да произлезе от условията на първоначалното предложение за ЕЕН2+.

В работния документ на службите на Комисията, придружаващ измененото предложение [да се добави позоваване] обаче, се представят допълнителни данни и анализи, особено по отношение на актуализациите спрямо решенията за постигане на предпочитаните варианти от 2013 г. Тези актуализации отразяват промените в сектора и други нови или изменени средства за постигане на поставените цели. Допълнителните елементи се основават на различни данни, събрани през последните години. През 2017 г. Европейската сметна палата (ЕСП) публикува специален доклад относно инициативата „Единно европейско небе“, който съдържа препоръки към Комисията. През 2019 г. ЕСП предприе последващи действия във връзка с предишния си анализ чрез друг специален доклад относно регламентирането на модернизацията на УВД в ЕС. В доклада се отправят препоръки към Комисията, които или са пряко разгледани в настоящото изменено предложение, или могат да бъдат разгледани чрез актове на Комисията въз основа на съществуващи или предложени правомощия.

През 2019 г. беше създадена експертна група, съставена от петнадесет изявени експерти в тази област, която да направи оценка на настоящото положение и на бъдещите нужди от УВД в ЕС. След няколко месеца консултации под формата на изслушвания с участието на всички съответни оперативни заинтересовани страни, през април 2019 г. групата публикува доклада си за бъдещето на Единното европейско небе, който отразява нейното общо становище и съдържа десет препоръки ⁷. Наред с това Европейският парламент възложи пилотен проект за бъдещата архитектура на европейското въздушно пространство, който също така изготви доклад през март 2019 г. По време на финландското председателство на Съвета на Европейския съюз, през септември 2019 г. се проведе конференция на високо равнище относно бъдещето на Единното европейско небе, която завърши с подписването на съвместна декларация от заинтересованите страни, в която се призовава за предприемане на действия от страна на европейските институции за опростяване на регулаторната и институционалната рамка в отговори на настоящите и бъдещите нужди на европейското УВД, така че то да бъде пригодно за поставените му цели.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на измененото предложение**

Както и преди се предлага съществуващите регламенти за ЕЕН да се обединят в един регламент, което наложи редица промени. Новият инструмент е структуриран в шест глави:

- Глава I: Общи разпоредби

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>

- Глава II: Национални органи за надзор
- Глава III: Предоставяне на услуги
- Глава IV: Управление на мрежата
- Глава V: Въздушно пространство, оперативна съвместимост и технологични иновации
- Глава VI: Заключителни разпоредби

В този контекст се предлага да се премахнат елементи, които се припокриват с Регламент (ЕС) 2018/1139. Също така някои подробности се изменят успоредно в Регламент (ЕС) 2018/1139, за да се гарантира правилното привеждане в съответствие на двата регламента. Регламент (ЕО) № 552/2004 беше отменен с Регламент (ЕС) 2018/1139 и поради това не е взет предвид в настоящото изменено предложение. Целта за постигане на оперативна съвместимост в Единното европейско небе обаче е запазена.

Национални органи за надзор (членове 3, 4 и 5 във връзка с новия член 114и от Регламент (ЕС) 2018/1139, предмет на отделно предложение, представено по същото време⁸)

Една от основните нужди от действия, установени в оценката на въздействието, се състои в укрепване на националните органи за надзор по отношение на тяхната независимост и експертен опит, но също така и по отношение на техните ресурси. За целта в член 3 се описва нивото на независимост, което се изисква от тези органи по отношение на доставчиците на обслужване, над които се предполага да упражняват надзор, както и от всяко друго публично или частно образувание. Прилагането на предложения режим изисква предварителна административна реорганизация в някои държави членки, поради което се предлага също да се предвиди преходен период от 48 месеца в тази връзка (проект на член 46, параграф 2). Освен това са установени по-ясни изисквания по отношение на компетентността и независимостта на наетия персонал, по-специално във връзка с лицата, отговорни за вземането на стратегически решения. За същата цел проектът на член 20 относно „разходната база за таксите“ изрично посочва като един от допустимите елементи разходите на доставчиците на обслужване на въздушното движение във връзка с надзора и сертифицирането им от страна на националните органи за надзор. Това правило създава възможност за подходящо финансиране на националните компетентни органи чрез съответните такси.

Наред с другото, с цел да се подобри сътрудничеството между органите и в интерес на разширяването на експертния опит и най-добрите практики се предлага създаването на подходящ форум за националните органи за надзор под формата на Консултативен съвет за преглед на ефективността (вж. проект за нови членове 114а и 114и от Регламент (ЕС) 2018/1139).

Предлага се ясно разграничение между задачите на националните органи за надзор, компетентни по въпросите на Единното европейско небе, от тези на националните компетентни органи в областта на авиационната безопасност, обхванати от Регламент

⁸

COM(2020) 577

(ЕС) 2018/1139. Органите за надзор следва да отговарят за икономическото сертифициране, свързано с финансовите условия, на които трябва да отговаря доставчикът на аеронавигационно обслужване, за наблюдението и възлагането на поръчки за аеронавигационно обслужване, както и за прилагането на схемите за ефективност и за таксуване. Органите за авиационна безопасност отговарят за сертифицирането и надзора на безопасността и други задачи, описани в Регламент (ЕС) 2018/1139.

Икономическо сертифициране на доставчиците на аеронавигационно обслужване и определяне на доставчици на обслужване на въздушното движение (членове 6 и 7)

Сертифицирането във връзка с безопасността и надзорът над доставчиците на аеронавигационно обслужване са уредени с Регламент (ЕС) 2018/1139. Освен сертификатите, изисквани съгласно посочения регламент, предоставянето на аеронавигационно обслужване следва да бъде обвързано с изпълнението на определени изисквания по отношение на финансовата стабилност, отговорността и застрахователното покритие. За целта се предлага да се предвиди икономически сертификат, който да се издава от националните органи за надзор.

Измененото предложение също така предвижда доставчиците на аеронавигационно обслужване да се определят за максимален срок от 10 години. Целта е да се гарантира, че се извършва периодична преоценка на определянето.

CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището (член 8)

Услугите, предоставяни в подкрепа на обслужването на въздушното движение, могат да предложат подобрения на икономическата ефективност и се очаква да дадат възможност за повече гъвкавост и да насърчат иновациите. Тези възможни подобрения могат да бъдат постигнати чрез възлагане на обслужването при пазарни условия, за което тези услуги са подходящи предвид естеството си. Затова се предлага член 9 от Регламент (ЕО) № 550/2004 да се замени с правило относно предоставянето на CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището при пазарни условия.

Услугите за въздушното движение, които се считат за естествен монопол, по принцип са предмет на изискването за определяне на даден доставчик от страна на отговорните органи. Доставчиците на обслужване на въздушното движение обаче следва да могат да решават дали да възлагат CNS, AIS, ADS или MET услуги. Що се отнася до обслужването на въздушното движение в зоната на летището, летищните оператори следва да могат да решават дали да възлагат поръчки за обслужване за контрол на летищното движение, когато такива поръчки биха дали възможност за подобряване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство. При същите условия държавите членки следва да могат да разрешават възлагането на поръчки за обслужването по контрол на подхода.

За да се осигурят еднакви условия на конкуренция и да се избегне дискриминация, кръстосано субсидиране и нарушаване на конкуренцията, обслужването при прелитане следва да бъде организационно отделено от другото аеронавигационно обслужване. .

Общи информационни услуги (член 9)

Член 9 от това изменено предложение съдържа разпоредби за общите информационни услуги, необходими за осигуряване на безопасно управление на въздушното движение на безпилотни въздухоплавателни средства (дронове). Членът е приведен в съответствие с последните регулаторни промени по отношение на експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни средства. Предлага се да се регулира ценообразуването на такива услуги, така че да включва и разходите за управление на движението на безпилотни въздухоплавателни средства.

Схеми за ефективност и за таксуване и орган за преглед на ефективността (членове 10—25)

Икономическото регулиране следва да бъде укрепено и направено по-ефективно. За целта се предлага самите доставчици на аеронавигационно обслужване да бъдат натоварени да изготвят и представят плановете си за ефективност за одобрение от компетентния орган. Според случая този орган може да бъде Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността или национален орган за надзор.

Функцията на органа за преглед на ефективността, за която в предложението за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1139 са определени специални правила за управление, е създадена така, че да позволява съответните решения да бъдат вземани с необходимите експертни познания и независимост. Предложените правила за финансиране следва да гарантират, че Агенцията разполага с необходимите ресурси. От съображения за процесуална икономия се предлага решенията, вземани от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността да бъдат предмет на процедура за обжалване, която е отворена за засегнатите страни.

В настоящото изменено предложение се определят съответните отговорности на Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността и на националните органи за надзор във връзка с прилагането на схемите за ефективност и за таксуване. По-специално, Агенцията в качеството си на орган за преглед на ефективността отговаря за оценяването и одобряването на разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището и оценяването и одобряването на плановете за ефективност за аеронавигационното обслужване при прелитане. Националните органи за надзор отговарят за оценяването и одобряването на плановете за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището. За тази цел доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят и двата вида услуги, трябва да представят отделни планове за аеронавигационно обслужване при прелитане и аеронавигационно обслужване в зоната на летището.

Условията на предложената схема за таксуване са съгласувани с този подход. Също така се предлага създаването на механизми за модулиране на таксите на равнището на

Съюза, така че да се подкрепят по-специално подобренията на екологичните показатели или качеството на услугите.

И накрая, предлага се добавянето на някои изисквания към правилата за прозрачност на счетоводството на доставчиците на аеронавигационно обслужване (член 25). Намерението е да се спомогне за предотвратяване на кръстосаното субсидиране и произтичащите от това нарушения на конкуренцията. Правилото следва да улесни по-специално прилагането на членове 8 и 9.

Функционални блокове въздушно пространство

В измененото предложение вече не се съдържат разпоредби, отнасящи се до функционални блокове въздушно пространство (ФБВП). Липсата на такива правила не би попречила на държавите членки да поддържат или създават ФБВП, ако сметат това за полезно. Липсата на такива правила също така не би попречила на гъвкавите форми на сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване,

Управление на мрежата (членове 26, 27 и 28)

В член 26 се изброяват мрежовите функции и се определят техните цели. В член 27 се определя ролята на управителния орган на мрежата, а именно принос към изпълнението на мрежовите функции, и се установяват разпоредби за определянето на управителния орган на мрежата, неговите задачи и процесите на вземане на решение, които той прилага.

Предлага се мрежовите функции да бъдат предмет на специфични правила на схема за ефективност (член 16).

Съгласно член 28 управителният орган на мрежата публикува своите финансови отчети и преминава независим одит.

Наличност и достъп до данни (член 31)

Предлага се да се изменят правилата по този въпрос (също в сравнение с първоначалното предложение), така че да се улесни предоставянето услуги за данни за въздушното движение на трансграничния пазар и в целия Съюз. Освен това условията на проекта за член 31 са такива, че да гарантират на новите участници на пазара за данни достъп до съответните оперативни данни дори преди сертифицирането. За да се предотврати кръстосано субсидиране или двойно таксуване се предлага да се установят подходящи принципи на ценообразуване.

Гъвкаво използване на въздушното пространство (член 33)

Член 33 до голяма степен отразява член 7 от Регламент (ЕО) № 551/2004 и продължава да възлага на държавите членки отговорността за гарантиране на прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство. С него обаче също така се изисква тази концепция да се прилага в съответствие с Генералния план за УВД. Член 33 допълва основното изискване, въведено с Регламент (ЕС) 2018/1139, според което управлението на въздушното пространство трябва да поддържа единното прилагане на гъвкавото използване на въздушното пространство.

Координация на SESAR (член 34)

С член 34 се изисква съответните субекти да си сътрудничат с цел осигуряване на ефективна координация между различните етапи на проекта SESAR.

• Промени в сравнение с първоначалното предложение, посочено в точка 1

Промените, внесени в настоящото изменено предложение, съпоставено с предложението, посочено в точка 1, са следните:

Съображения

(1) Съображение 1 се опростява до следното:

„Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета⁹, Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰ и Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ претърпяха съществени изменения. Тъй като предстоят по-нататъшни изменения, посочените регламенти следва да бъдат преработени с оглед постигане на яснота.“

(2) Съображение 2 се заличава.

(3) Съображение 3 се преномерираща на съображение 2 и се въвеждат следните промени:

- а) След позоваването на „Регламент (ЕО) № 552/2004“ се добавят думите „на Европейския парламент и на Съвета¹²“;
- б) неномерираното съображение след съображение 3 става второ изречение на съображение 2 и се преформулира, както следва:

„Приемането на втория пакет, а именно Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹³, допълнително подкрепи инициативата за Единното европейско небе чрез въвеждането на концепциите за схема за ефективност на дейността и управителен орган на мрежата, за да се подобрят резултатите на европейската мрежа за УВД.“

в) добавя се следното ново трето изречение:

„Регламент (ЕО) № 552/2004 беше отменен с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета, тъй като правилата, необходими за

⁹ Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

¹⁰ Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

¹¹ Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

¹² Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26).

¹³ Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34).

оперативната съвместимост на системите, съставните части и процедурите на УВД бяха включени в посочения регламент.“

(4) Добавя се следното ново съображение 3:

„За да се вземат предвид промените, въведени в Регламент (ЕС) 2018/1139, е необходимо съдържанието на настоящия регламент да се хармонизира с това на Регламент (ЕС) 2018/1139.“

(5) Съображение 6 се преформулира, както следва:

Едновременно преследване на целите по повишаването на стандартите за безопасност на въздушното движение и подобряването на цялостното функциониране на УВД и аеронавигационното обслужване (АНО) за общото въздушно движение в Европа налага изискването да се отчита човешкият фактор. Поради това държавите членки следва да спазват принципите на „културата на справедливост“. Становищата и препоръките на експертната група по човешкото измерение¹⁴ на Единното европейско небе следва да бъдат разглеждани и вземани предвид.

(6) Добавя се следното ново съображение 7:

„Подобряването на екологичните показатели на УВД също пряко допринася за постигането на целите на Парижкото споразумение и Европейския зелен пакт на Комисията, по-специално чрез намаляване на емисиите от въздухоплаването.“

(7) Съображение 7 се преномерираща на съображение 8 и се преформулира, както следва:

„През 2004 г. държавите членки приеха обща декларация по военните въпроси, свързани с Единното европейско небе. В съответствие с тази декларация държавите-членки трябва по-специално да засилят гражданско-военното сътрудничество и, ако се счита за необходимо и до степен, която се счита за необходима от всички засегнати държави-членки, да улеснят сътрудничеството между своите въоръжени сили по всички въпроси на управлението на въздушното движение.“

(8) Съображение 8 се преномерираща на съображение 9, а съображение 9 се заличава.

(9) В съображение 10 последното изречение се заменя със следното:

„Това не следва да пречатства националния орган за надзор да бъде част от регулаторен орган, компетентен за няколко регулирани сектора, ако този регулаторен орган изпълнява изискванията за независимост, нито да бъде съчетан с националния орган за защита на конкуренцията от гледна точка на своята организация.“

(10) Добавя се следното ново съображение 11:

„Финансирането на националните органи за надзор следва да гарантира тяхната независимост и да им позволява да функционират в съответствие с принципите на справедливост, прозрачност, липса на дискриминация и пропорционалност. Подходящите процедури за назначаване на персонал следва да допринасят за гарантиране на независимостта на националните органи за надзор, като гарантират по-специално, че лицата, отговарящи за стратегически решения, се назначават от

¹⁴ C(2017) 7518 final.

публичен орган, който не упражнява пряко права на собственост върху доставчиците на аеронавигационно обслужване.“

(11) Съображение 11 се преномерираща на съображение 12, а първото изречение се преформулираща, както следва:

„Националните органи за надзор играят ключова роля в реализиращето на Единното европейско небе и поради това следва да си сътрудничат помежду си, за да се даде възможност за обмен на информация за тяхната работа и принципи на вземане на решения, най-добри практики и процедури, както и по отношение на прилагането на настоящия регламент, и за разработване на общ подход, включително чрез засилено сътрудничество на регионално равнище.“

(12) Съображение 12 се преномерираща на съображение 43.

(13) Съображение 13 се заличава.

(14) Добавят се следните нови съображения 13 и 14:

„(13) Сътрудничеството между доставчиците на аеронавигационно обслужване е важен инструмент за подобряване на ефективността на европейската система за УВД и следва да се насърчава. Държавите членки следва да могат да установяват механизми за сътрудничество, които не се ограничават до предварително определени форми на сътрудничество и географски области.“

(14) Сертифициращето за безопасност и надзорът на безопасността на доставчиците на аеронавигационно обслужване се провеждат от националните компетентни органи или от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (Агенцията) съгласно изискванията и процедурите, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. За предоставянето на аеронавигационно обслужване са необходими допълнителни изисквания, свързани с финансовата стабилност, отговорността и застрахователното покритие, и те трябва да бъдат предмет на икономически сертификат. Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да могат да предлагат услуги в Съюза само ако притежават както сертификат за безопасност, така и икономически сертификат.“

(15) Съображение 14 се преномерираща на съображение 15.

(16) Добавят се следните нови съображения 16 — 33:

„(16) Обслужването на въздушното движение, предоставяно на изключителна основа, следва да бъде предмет на определени минимални изисквания на обществен интерес.“

(17) Доставчиците на обслужване на въздушното движение или летищните оператори следва да имат възможност да възлагат поръчки за комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, аеронавигационно информационно обслужване (AIS), услуги за данни за въздушното движение (ADS), метеорологично обслужване (MET) или обслужване на въздушното движение в зоната на летището при пазарни условия, без да се засягат изискванията за безопасност, ако установят, че такова възлагане повишава икономическата ефективност. Очаква се възможността да се прибягва до такова възлагане да позволи повече гъвкавост и да насърчи иновациите в обслужването, без да засяга специфичните потребности на военните сили по отношение на поверителността, оперативната съвместимост, устойчивостта на системата, достъпа до данни и сигурността на УВД.

(18) Когато обслужването на въздушното движение в зоната на летището се възлага на подизпълнител, то не следва да подлежи нито на схемата за таксуване, определена в настоящия регламент, нито на член 1, параграф 4 от Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, свързана с приложимостта на тази схема.

(19) Предоставянето на обслужване на въздушното движение при прелитане следва да бъде организационно отделено от предоставянето на CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището, включително чрез отделно счетоводство, за да се гарантира прозрачност и да се избегне дискриминация, кръстосано субсидиране и нарушаване на конкуренцията.

(20) Когато е приложимо, поръчките за аеронавигационно обслужване следва да се възлагат съгласно Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ и Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁷. Националните органи за надзор следва да гарантират спазването на изискванията за възлагане на обществени поръчки за аеронавигационно обслужване.

(21) Управлението на движението на безпилотни въздухоплавателни средства изисква наличността на общи информационни услуги. За да се ограничат разходите за такова управление на движението, цените за общите информационни услуги следва да се основават на разходи и разумна надценка с цел печалба и следва да подлежат на одобрение от националните органи за надзор. За да може да се предоставя услугата, доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да предоставят необходимите данни

(22) Схемите за ефективност и за таксуване имат за цел да направят аеронавигационното обслужване, предоставяно при условия, различни от пазарните, икономически по-ефективно и да насърчават по-доброто качество на услугите, и за целта следва да включват подходящи стимули. Предвид тази цел схемите за ефективност и за таксуване не следва да обхващат услугите, предоставяни при пазарни условия.

(23) За да бъде възможно най-ефективен, необходимият надзор по отношение на схемите за ефективност и за таксуване следва да бъде насочен към определените доставчици на обслужване на въздушното движение.

(24) Задълженията по отношение на надзора на схемите за ефективност и за таксуване следва да бъдат разделени по подходящ начин.

(25) Предвид трансграничните и мрежовите елементи, присъщи на предоставянето на аеронавигационно обслужване при прелитане и факта, че вследствие на това ефективността се оценява спрямо валидни за целия Европейски съюз цели, орган на

¹⁵ Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

¹⁶ Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

¹⁷ Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

Съюза следва да отговаря за оценката и одобрението на плановете и целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, и неговите решения следва да подлежат на съдебен контрол от апелативен орган и в крайна сметка от Съда на Европейския съюз. За да се гарантира, че задачите се изпълняват с висока степен на експертен опит и необходимата независимост, този орган на Съюза следва да бъде Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, функциониращ в съответствие със специалните правила за управление, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. Като се вземат предвид техните познания за местните обстоятелства, необходими за оценяване на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, националните органи за надзор следва да отговарят за оценката и одобрението на плановете и целите за ефективност за аеронавигационното обслужване в зоната на летището. Разпределянето на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището представлява една операция, която се отнася до двата вида обслужване, и следователно подлежи на надзор от страна на Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността.

(26) Проектите на плановете за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището следва да са съгласувани със съответните цели за ефективност за целия Съюз и да отговарят на определени критерии за качество, за да гарантират възможно най-добре, че поставените цели действително се постигат. Процедурата по оценяване следва да гарантира, че недостатъците се коригират бързо.

(27) Ефективността на мрежовите функции следва да подлежи на оценка по специфични за тях критерии, които вземат предвид специфичното естество на тези функции. Мрежовите функции следва да бъдат съобразени с целите за ефективност в ключовите за ефективността области: безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите.

(28) Схемата за таксуване следва да се основава на принципа, че ползвателите на въздушното пространство следва да заплащат разходите по предоставяне на получените услуги, но следва да се вземат предвид само разходите, които могат да бъдат начислени на тази услуга и не се покриват по друг начин. Разходите, свързани с управителния орган на мрежата, следва да бъдат включени в определените разходи, които могат да бъдат начислени на ползвателите на въздушното пространство. Таксите следва да насърчават безопасното, ефикасно, ефективно и устойчиво предоставяне на аеронавигационно обслужване с цел постигане на високо ниво на безопасност и разходна ефективност, както и постигане на целите за ефективност на дейността, като и да стимулират осигуряването на интегрирано обслужване, същевременно намалявайки въздействието на авиацията върху околната среда.

(29) Предвид трансграничния характер на въздухоплаването, на нивото на Съюза следва да се въведат механизми за променяне на таксите с цел подобряване на екологичните характеристики и качеството на услугите, особено чрез увеличено използване на устойчиви алтернативни горива, увеличен капацитет и намаляване на закъсненията, като същевременно се поддържа оптимално ниво на безопасност. Националните органи за надзор следва също така да имат възможността да установяват механизми на местно равнище по отношение на обслужването в зоната на летището.

(30) За да се стимулират ползвателите на въздушното пространство да летят по най-краткия възможен маршрут, особено в периоди на претоварване, следва да бъде възможно да се установи обща таксова единица за обслужване при прелитане във въздушното пространство на Единното европейско небе. Определянето на такава обща таксова единица следва да бъде неутрално спрямо приходите за доставчиците на обслужване на въздушното движение.

(31) Следва да се предвиди разпоредба за прозрачност на счетоводните отчети на доставчиците на аеронавигационно обслужване като начин за предотвратяване на кръстосано субсидиране и на произтичащите от него нарушения.

(32) Мрежовите функции на УВД следва да допринасят за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подпомагат постигането на целите за ефективност на Съюза. Те следва да гарантират устойчивото, ефективно и оптимално за околната среда използване на въздушното пространство и на оскъдните ресурси, да отразяват оперативните нужди при разгръщането на европейската мрежова инфраструктура за УВД и да осигуряват подкрепа в случай на кризи в мрежата. Редица задачи, допринасящи за изпълнението на тези функции, следва да се изпълняват от управителен орган на мрежата, чиято работа следва да включва всички оперативни заинтересовани страни.

(33) В процеса на вземане на съвместни решения, по отношение на решенията, които се вземат от управителния орган на мрежата, предимство има интересът на мрежата. Поради това в действията си участниците в процеса на съвместно вземане на решения следва да се ръководят възможно най-много от мотива за подобряване на функционирането и ефективността на мрежата. Процедурата на вземане на съвместни решения следва да защитава интересите на мрежата и да бъде такава, че при всяка възможност да се намират решения на проблемите и да се постига консенсус.“

(17) Съображение 15 се преномерираща на съображение 39 и се преформулираща, както следва:

„Понятието за съвместни проекти следва да бъде насочено към своевременното, координирано и синхронизирано осъществяване на основните оперативни промени, посочени в европейския генерален план за УВД, които имат отражение върху цялата мрежа. Комисията ще бъде натоварена с провеждането на анализ на разходите и ползите по отношение на финансирането с цел да се ускори разгръщането на проекта SESAR.“

(18) Съображение 16 се заличава.

(19) Съображение 17 се преномерираща на съображение 37 и се преформулираща, както следва:

„Безопасното и ефективно използване на въздушното пространство може да се постигне само чрез тясно сътрудничество между гражданските и военните му ползватели, което на практика се основава главно на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство и ефективна координация между гражданските и военните ползватели, както е установено от ИКАО. Следва да бъдат установени правила с цел да се гарантира прилагането на тази концепция, а Комисията следва да бъде оправомощена да въведе мерки за гарантиране на по-голяма хармонизация.“

(20) Съображение 18 се преномерираща на съображение 35 и се преформулираща, както следва:

„Наличието на съответните оперативни данни е от съществено значение за осигуряването на възможност за гъвкаво предоставяне на услуги за данни за въздушното движение както на трансгранично равнище, така и на равнището на Съюза. Следователно подобни данни следва да се дават на разположение на съответните заинтересовани лица, включително на потенциалните нови доставчици на услуги за данни за въздушното движение. Точността на информацията, включително за състоянието на въздушното пространство и специфичните ситуации при въздушното движение, както и навременното разпространяване на тази информация към гражданските и военните ръководители на полети оказват пряк ефект върху безопасността и ефикасността на операциите. Навременният достъп до актуализирана информация за състоянието на въздушното пространство е от първостепенно значение за всички страни, които искат да се възползват от предимствата на наличните структури на въздушното пространство, когато попълват своите планове на полетите.“

(21) Съображение 19 се преномерираща на съображение 36 и се преформулираща, както следва:

„Осигуряването на съвременна, пълна, висококачествена и навременна аеронавигационна информация оказва значително въздействие върху безопасността и улесняването на достъпа до въздушното пространство на Съюза и възможностите за придвижване в него. Достъпът до тези данни следва да бъде улеснен чрез подходяща информационна инфраструктура.“

(22) Съображения 20 — 25 се заличават.

(23) Съображение 26 се преномерираща на съображение 34 и се преформулираща, както следва:

„За да се подобри ориентирането на доставчиците на обслужване на въздушното движение към клиентите им и да се увеличи възможността ползвателите на въздушно пространство да въздействат върху решенията, които ги засягат, следва да се повиши ефективността на консултациите и участието на заинтересованите страни при вземането на важни оперативни решения от страна на доставчиците на обслужване на въздушното движение.“

(24) Добавя се следното ново съображение 38:

„Проектът SESAR има за цел да даде възможност за безопасно, ефективно и устойчиво от екологична гледна точка развитие на въздушния транспорт чрез модернизиране на европейската и световната система за УВД. За да се допринесе за нейната максимална ефективност, следва да се осигури добра координация между отделните етапи на проекта. Европейският генерален план за УВД следва да произтича от етапа на определяне от проекта SESAR и да допринася за постигане на целите за ефективност за целия Европейски съюз.“

(25) Добавя се следното ново съображение 40:

„Спазването на изискванията за системи и съставни части, въведени с Регламент (ЕС) 2018/1139, следва да гарантира оперативната съвместимост на тези системи и съставни части в полза на Единното европейско небе.“

(26) Съображение 27 се заличава.

(27) Съображение 28 се преномерира на съображение 41 и се изменя, както следва:

- а) в първото изречение думите „и схемата за ефективност“ се заличават;
- б) третото и четвъртото изречение се заменят със следното:

„При приемането на делегирани актове съгласно настоящия регламент, от особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел да се осигури равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.“

(28) Съображение 29 се заличава.

(29) Съображение 30 се преномерира на съображение 42 и се преформулира, както следва:

За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, по-специално по отношение на условията на процедурите за набиране и подбор на персонала на националните органи за надзор, правилата за икономическо сертифициране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, правилата за прилагане на схемите за ефективност и за таксуване, особено за определянето на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност, класификацията на аеронавигационно обслужване при прелитане и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, критериите и процедурите за оценка на проектопланове за ефективност и целите за ефективност на доставчиците на аеронавигационно обслужване и на управителния орган на мрежата, наблюдението на ефективността, правилата за предоставяне на информация за разходите и таксите, съдържанието и установяването на разходната база за таксите и определянето на таксови единици за аеронавигационно обслужване, механизмите за стимулиране и за споделяне на риска, назначаването на управителния орган на мрежата и условията за него, задачите на управителния орган на мрежата и механизмите за управление, които той ще прилага, правилата за изпълнение на мрежовите функции, условията за консултации със заинтересованите страни по важни оперативни решения на доставчиците на обслужване на въздушното движение, изискванията за наличността на оперативни данни, условията за достъп и определяне на цените за достъп, прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, създаването на съвместни проекти и приложимите към тях механизми за управление, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸.“

(30) Съображения 31 и 32 се заличават.

(31) Съображение 33 се преномерира на съображение 44.

¹⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

(32) Съображение 34 се заличава.

(33) Съображения 35 и 36 се заменят със следното ново съображение 45:

„Предвид правното положение на Кралство Испания по отношение на суверенитета и юрисдикцията на територията, където е разположено летището, настоящият регламент не следва да се прилага за летище Гибралтар.“

(34) Съображение 37 се преномерираща на съображение 46. Първото изречение се преформулираща, както следва:

„Тъй като целта на настоящия регламент — прилагането на Единното европейско небе — не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради транснационалния мащаб на действие може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, установен в член 5 от Договора.“

Глава I: Общи разпоредби

(35) В член 1 (Предмет и приложно поле) се въвеждат следните промени:

а) Параграф 1 се преформулираща както следва:

„Настоящият регламент определя правила за създаването и ефективното функциониране на Единното европейско небе, за да укрепи настоящите стандарти за безопасност на въздушното движение, да допринесе за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подобри цялостното функциониране на управлението на въздушното движение и на аеронавигационното обслужване за общото въздушно движение в Европа с оглед изпълняване на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство. Единното европейско небе обхваща съгласувана паневропейска мрежа, все по-силно интегрирано въздушно пространство, системи за управление на мрежата и за управление на въздушното движение, основаващи се на съображения за безопасност, ефективност, оперативна съвместимост и технологично модернизиране, в услуга на всички ползватели на въздушното пространство, гражданите и околната среда.“;

б) В параграф 2 позоваването на член 38 се заменя с позоваване на член 44;

в) В параграф 3 второто изречение се преформулираща, както следва:

„В тази връзка и в областите, които той обхваща, настоящият регламент има за цел да бъдат подпомогнати държавите членки в изпълнението на техните задължения по Чикагската конвенция, като се осигури база за общо тълкуване и еднакво прилагане на разпоредбите на конвенцията и като се гарантира, че тези разпоредби са надлежно отчетени в настоящия регламент и в правилата за неговото прилагане.“

г) Параграф 4 се преформулираща както следва:

Настоящият регламент се прилага за въздушното пространство в европейския регион на ИКАО (ICAO EUR), където държавите членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване. Държавите членки могат също така да прилагат настоящия регламент за въздушно пространство под тяхна отговорност и в други региони на ИКАО при условие, че предупредят Комисията и другите държави членки за това.“;

д) Параграф 5 се заменя със следното:

„[Ако регламентът бъде приет преди края на преходния период: Настоящият регламент не се прилага за летище Гибралтар.]“;

е) Добавя се следният параграф 6:

„Освен ако не е предвидено друго, когато се прави позоваване на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (Агенцията), такова позоваване се разбира като насочено към Агенцията в качеството ѝ на орган по безопасността, а не като орган, отговарящ за прегледа на ефективността.“

(36) В член 2 (Определения), в точки 1—22 се правят следните изменения и допълнения:

а) Точка 1 се преномерираща на точка 5, а буква а) от нея се преформулираща, както следва:

„а) предотвратяване на сблъскване:

i) между въздухоплавателни средства;

ii) в зоната за маневриране между въздухоплавателните средства и препятствията“;

б) Точка 2 се преномерираща на точка 1 и се преформулираща, както следва:

„контрол на летищното движение“ означава обслужване по контрол на въздушното движение (КВД) по отношение на летищното движение;“;

в) Точка 3 се преномерираща на точка 2 и се преформулираща, както следва:

„аеронавигационно информационно обслужване“ означава обслужване, установено в определена зона на покритие, с цел предоставяне на аеронавигационна информация и данни, необходими за безопасността, редовността и ефикасността на въздухоплаването;“;

г) Точка 4 се преформулираща, както следва:

„аеронавигационно обслужване“ (АНО) означава обслужване на въздушното движение; комуникационно, навигационно и обзорно обслужване (CNS); метеорологично обслужване (MET); аеронавигационно информационно обслужване (AIS); и услуги за данни за въздушното движение (ADS);“;

д) Точка 5 се преномерираща на точка 3 и се преформулираща, както следва:

„доставчик на аеронавигационно обслужване“ означава всяка обществена или частна организация, която предоставя една или повече аеронавигационни услуги за общото въздушно движение;“;

е) Точки 6 и 7 се преномерират съответно на точки 11 и 12. Точка 12 се преформулираща, както следва:

„управление на въздушното пространство“ означава функция на планиране с основна цел максимално използване на наличното въздушно пространство чрез динамично разделяне във времето, а в определени моменти и разделяне на въздушното пространство между различните категории ползватели на основата на краткосрочните им нужди;“;

ж) Добавят се следните точки 6 и 7:

„6. „услуги за данни за въздушното движение“ означава услуги, които се състоят в събирането, обобщаването и интегрирането на оперативни данни от доставчици на обзорно обслужване, от доставчици на MET и AIS и мрежови функции, както и от други съответни субекти, или предоставянето на обработени данни за целите на контрола и управлението на въздушното движение;

7. „управление на потоците въздушно движение и на капацитета (ATFCM)“ означава услуга, насочена към предпазването на контрола на въздушното движение от свръхпредоставяне и оптимизирането на използването на наличния капацитет;“;

з) Точка 8 се преномерираща на точка 14 и се преформулираща, както следва:

„ползватели на въздушното пространство“ означава оператори на въздухоплавателни средства, които оперират съгласно правилата за общо въздушно движение;“;

и) Точка 9 се преномерираща на точка 8 и се преформулираща, както следва:

„управление на потоците въздушно движение“ (УПВД) означава функция или услуга, установена с цел да се допринесе за безопасен, подреден и експедитивен поток на въздушното движение по цялата му траектория, като се осигурява максимално използване на капацитета на КВД и съответствие на обема на въздушното движение с капацитетите, заявени от съответните доставчици на обслужване на въздушното движение;“;

й) Точка 10 се преномерираща на точка 9 и се преформулираща, както следва:

„управление на въздушното движение (УВД)“ означава съвкупност от бордни и наземни функции или услуги (обслужване на въздушното движение, управление на въздушното пространство и управление на потоците въздушно движение), необходими за осигуряване на безопасност и ефикасност на движението на въздухоплавателните средства във всеки етап на полета;“;

к) Точка 11 се преномерираща на точка 10;

л) Точка 12 се преномерираща на точка 17 и се преформулираща, както следва:

„обслужване по контрол на района“ означава КВД за контролирани полети в контролирани райони;“;

м) Точка 13 се преномерираща на точка 16;

н) Добавя се следната точка 13:

„структура на въздушното пространство“ означава конкретен обем въздушно пространство, определен с оглед да гарантира безопасната и оптимална работа на въздухоплавателните средства;“;

о) Точка 14 се преномерираща на точка 33 и се преформулираща, както следва:

„Европейски генерален план за УВД“ означава план, утвърден с Решение 2009/320/ЕО на Съвета¹⁹, в съответствие с член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета²⁰;“;

¹⁹ Решение на Съвета от 30 март 2009 г. за одобрение на Европейския генерален план за управление на въздушното движение на проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) (ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41).

п) Точки 15 и 16 се заличават;

р) Точка 17 се преномерираща на точка 21 и се преформулираща, както следва:

„сертификат“ означава документ, издаден от Агенцията, от национален компетентен орган или от национален орган за надзор във вид, съответстващ на националното законодателство, който потвърждава, че доставчикът на управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване отговаря на изискванията за предоставяне на определено обслужване;“;

с) Точка 18 се преномерираща на точка 23;

т) Добавя се следната точка 18:

„базова стойност“ означава прогнозна стойност за определянето на цели за ефективност, която се отнася до определените разходи или определените разходни единици през годината, предхождаща началото на съответния референтен период;“;

у) Точка 19 се преномерираща на точка 24;

ф) Добавя се следната точка 19:

„референтна група“ означава група от доставчици на обслужване на въздушното движение със сходна оперативна и икономическа среда;“;

х) Точка 20 се преномерираща на точка 28 и се преформулираща, както следва:

„декларация“, за целите на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, означава декларация съгласно определението в член 3, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2018/1139;“;

ц) Добавя се следната точка 20:

„референтна разбивка“ означава стойността, получена за даден доставчик на обслужване на въздушното движение чрез разбиване на целите за ефективност на равнището на Съюза до равнището на всеки доставчик на обслужване на въздушното движение, която служи като отправна точка за оценка на съгласуваността на целта за ефективност, посочена в проектоплана за ефективност, с целта за ефективност, валидна за целия Европейски съюз;“;

ч) Точка 21 се преномерираща на точка 34 и се преформулираща, както следва:

„гъвкаво използване на въздушното пространство“ означава концепция за управление на въздушното пространство, базирана на основополагащия принцип, че въздушното пространство не следва да се определя като изцяло гражданско или военно, а по-скоро да се разглежда като континуум, при който всички изисквания на ползвателите трябва да бъдат изпълнени, доколкото е възможно;“;

ш) Точка 22 се преномерираща на точка 35;

щ) Добавя се следната точка 22:

²⁰ Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 г. за създаване на съвместно предприятие за разработване на ново поколение европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОБ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).

„обща информационна услуга (ОИУ)“ означава услуга, състояща се в събирането на статични и динамични данни и тяхното разпространение с цел предоставяне на услуги за управление на движението на безпилотни въздухоплавателни средства;“.

(37) В член 2 (Определения), в точки 23—38 се правят следните изменения и допълнения:

а) Точка 23 се преномерираща на точка 15

б) Точка 24 се заличава.

в) Точка 25 се преномерираща на точка 36 и се преформулираща, както следва:

„общо въздушно движение“ означава всички полети на граждански въздухоплавателни средства, както и всички полети на държавните въздухоплавателни средства (включително военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства), когато тези полети се извършват в съответствие с процедурите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), създадена с Чикагската конвенция от 1944 г. за международното гражданско въздухоплаване;“;

г) Точка 26 се преномерираща на точка 37. Второто изречение се заличава;

д) Добавят се следните точки 25 и 26:

„25. „контролиран район“ е контролирано въздушно пространство, простиращо се нагоре от определена граница над земната повърхност;

26. „съвместно вземане на решения“ означава процес, при който решенията се вземат въз основа на взаимодействие и консултация с държавите членки, оперативните заинтересовани страни и други участници по целесъобразност;“;

е) Точка 27 се преномерираща на точка 38 и се преформулираща, както следва:

„метеорологично обслужване“ означава съоръженията и услугите, които предоставят на въздухоплавателното средство метеорологични прогнози, предупреждения, кратки сведения и наблюдения за целите на въздухоплаването, както и друга метеорологична информация и данни, предоставени от страните за аеронавигационно използване;“;

ж) Точка 28 се преномерираща на точка 41 и се преформулираща, както следва:

„навигационно обслужване“ означава онези съоръжения и услуги, които предоставят на въздухоплавателното средство информация за местоположението и времето;“;

з) Точка 29 се преномерираща на точка 44 и се преформулираща, както следва:

„оперативни данни“ означава информация във връзка с всички фази на полета, която се изисква за оперативни цели от доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори и други участващи страни;“;

и) Точка 30 се преномерираща на точка 46 и се преформулираща, както следва:

„пускане в експлоатация“ означава първото оперативно използване след първоначална инсталация или обновяване на системата;“;

й) Точка 31 се преномерираща на точка 47.

к) Точка 32 се преномерираща на точка 53 и се преформулираща, както следва:

„служби за надзор“ означава съоръженията и услугите, които се използват за определяне на съответните позиции на въздухоплавателното средство, за да се постигне безопасно сепариране;“;

л) Добавят се следните точки 29—32:

„аеронавигационно обслужване при прелитане“ означава обслужване на въздушното движение, свързано с контрола на въздухоплавателно средство от края на етапа на излитане и първоначално набиране на височина до началото на етапа на подход и кацане и съответните аеронавигационни услуги, необходими за предоставяне на обслужване на въздушното движение при прелитане.

30. „зона за събиране на такси при прелитане“ означава обем от въздушното пространство, който се простира от земята до горното въздушно пространство, за който се предоставя аеронавигационно обслужване при прелитане и за който е установена единна разходна база;

31. „Евроконтрол“ е европейската организация за безопасност на въздухоплаването, създадена с Международната конвенция от 13 декември 1960 г. за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването;

32. „Европейска мрежа за управление на въздушното движение“ (ЕМУВД) означава сбор от системи, изброени в точка 3.1 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2018/1139, който позволява в Съюза да бъде предоставяно аеронавигационно обслужване, включително връзките на границите с трети държави;“;

м) Точка 33 се преномерираща на точка 54;

н) Точка 34 се преномерираща на точка 57.

о) Точка 35 се преномерираща на точка 27 и се преформулираща, както следва:

„трансгранично обслужване“ означава всяка ситуация, в която аеронавигационното обслужване се предоставя на територията на дадена държава членка от доставчик, чието основно място на стопанска дейност е в друга държава членка;“;

п) Точка 36 се преномерираща на точка 40 и се преформулираща, както следва:

„национален орган за надзор“ означава националният орган или органи, натоварени от държава членка да изпълняват задачи съгласно настоящия регламент, различни от задачите, изпълнявани от националния компетентен орган;“;

р) Точки 37 и 38 се заличават;

с) Добавя се следната точка 39:

„национален компетентен орган“ означава органите съгласно определението в член 3, точка 34 от Регламент (ЕС) 2018/1139;“;

т) Добавят се следните точки 42 и 43:

„42. „криза в мрежата“ означава неспособност да се осигури управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване на необходимото ниво, което води до сериозна загуба на капацитет на мрежата, сериозен дисбаланс между капацитета на мрежата и търсенето или сериозно прекъсване в информационния поток в една или няколко части от мрежата след необичайно и непредвидено събитие;

43. „управителен орган на мрежата“ означава образуване, натоварено със задачите, които допринасят за изпълнението на мрежовите функции, посочени в член 26 съгласно член 27;“;

у) Добавя се следната точка 45:

„план за ефективност“ означава план, изготвен или приет, според случая, от доставчиците на обслужване на въздушното движение и управителния орган на мрежата и насочен към подобряване на ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции;“.

(38) В член 2 (Определения) се добавят следните допълнения:

а) Добавят се следните точки 48—52:

„48. „етап на определяне на SESAR“ означава етапът, който обхваща определянето и актуализирането на дългосрочната визия на проекта SESAR, на свързаната с него концепция за операции, позволяващи подобряване на всеки етап от полета, на изискваните съществени оперативни промени в рамките на ЕМУВД, и на необходимите приоритети на разработването и внедряването;“

49. „етап на внедряване на SESAR“ означава последователните етапи на индустриализация и въвеждане, по време на които се провеждат следните дейности: стандартизация, производство и сертифициране на наземно и бордово оборудване и процеси, необходими за прилагането на решенията на SESAR (индустриализация); както и доставка, монтиране и въвеждане в експлоатация на оборудване и системи въз основа на решения на SESAR, включително свързаните с това оперативни процедури (изпълнение);“

50. „етап на разработване на SESAR“ означава етапът, по време на който се провеждат научноизследователски, развойни и валидационни дейности с цел представяне на зрели решения на SESAR;“

51. „проект SESAR“ означава проект за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа, насочен към осигуряване за Съюза на високоефективна, стандартизирана и оперативно съвместима инфраструктура на управлението на въздушното движение, който се състои от иновационен цикъл, включващ етапа на определяне на SESAR, етапа на разработване на SESAR и етапа на внедряване на SESAR;“

52. „решение на SESAR“ означава годен за внедряване резултат от етапа на разработване на SESAR, с който се въвеждат нови или подобрени стандартизирани и оперативно съвместими процедури или технологии;“;

б) Добавят се следните точки 55 и 56:

„55. „аеронавигационно обслужване в зоната на летището“ означава контрол на летищното движение или летищно полетно-информационно обслужване, които включва консултативно обслужване на въздушното движение и аварийно-оповестително обслужване,“

56. „зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището“ означава летище или група летища, разположени на територията на

държава членка, в които се предоставя аеронавигационно обслужване и за които са установени единна разходна база и единна таксова единица;“;

Глава II: Национални органи

(39) Заглавието на глава II се заменя със следното: „Национални органи за надзор“

(40) Заглавието на член 3 се заменя със следното: „Определяне, създаване и изисквания към националните органи за надзор“

(41) Текстът на член 3 се изменя както следва:

а) Параграф 1 се преформулира както следва:

„Държавите членки, съвместно или поотделно, определят или създават орган или органи в качеството им на техен национален орган за надзор, който да поеме задачите, възложени на такъв орган съгласно настоящия регламент.“

б) Съображение 2 се преномерираща на параграф 3 и се преформулира, както следва:

„Без да се засяга параграф 1, националните органи за надзор са правно обособени и независими от всякакви други публични или частни образувания по отношение на своята организация, юридическа структура и механизми на вземане на решения.“

Националните органи за надзор също така са независими по отношение на своята организация, решения за финансиране, юридическа структура и механизми за вземане на решения от всички доставчици на аеронавигационно обслужване.“;

в) Съображение 3 се преномерираща на параграф 4 и се преформулира, както следва:

„Държавите членки могат да създават национални органи за надзор, компетентни за няколко регулирани сектора, ако тези единни регулаторни органи отговарят на изискванията за независимост, посочени в настоящия член. Националният орган за надзор може също така да бъде организационно обединен с националния орган за защита на конкуренцията, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета, ако обединеният орган изпълнява изискванията за независимост, определени в настоящия член.“;

г) Параграф 4 се заличава.

д) Съображение 5 се преномерираща на параграф 2 и се преформулира, както следва:

„Националните органи за надзор упражняват правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин и разполагат със съответната организация, персонал, управление и финансиране.“;

е) Параграф 6 се заменя с параграфи 5 и 6 които гласят:

„5. Служителите на националните органи за надзор отговарят на следните изисквания:

а) наемат се по ясни и прозрачни процедури, които гарантират тяхната независимост;

б) *подбират се въз основа на техните специфични квалификации, включително подходяща компетентност и съответен опит, или подлежат на подходящо обучение.*

Служителите на националните органи за надзор действат независимо, особено като избягват конфликти на интереси между предоставянето на аеронавигационно обслужване и изпълнението на задачите си.

6. *Освен изискванията, посочени в параграф 5, лицата, които вземат стратегически решения, се назначават от орган на съответната държава членка, който не упражнява пряко права на собственост върху доставчиците на аеронавигационно обслужване. Държавите членки решават дали тези лица се назначават за определен срок, който се подновява, или безсрочно, като освобождаването им е възможно само по причини, които не са свързани с вземането на решения от тяхна страна. Лицата, които вземат стратегически решения, не търсят и не приемат указания от което и да е правителство или друго публично или частно образувание при изпълнението на служебните си задължения за националния орган за надзор и имат всички правомощия по отношение на набирането и управлението на персонала.*

Те се въздържат от встъпване в преки и непреки интереси, които могат да бъдат счестени за накърняващи тяхната независимост и които биха могли да окажат влияние върху изпълнението на техните задължения. За тази цел те подават ежегодна декларация за лоялност и декларация за интереси, в които указват всички свои преки и непреки интереси.

Лицата, носещи отговорност за стратегически решения, одит или други дейности, пряко свързани с целите за ефективност или надзора над доставчиците на аеронавигационно обслужване, не заемат никаква длъжност и не носят никаква отговорност в структурата който и да било доставчик на аеронавигационно обслужване за период от поне две години след изтичане на мандата им в националния орган за надзор.“;

ж) Параграф 7 се преформулира както следва:

„Държавите членки осигуряват на националните органи за надзор необходимите финансови ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент. Националните органи за надзор управляват своите служители въз основа на своите собствени средства, които се определят в съответствие със задачите, извършвани от органа съгласно член 4. “;

з) Параграф 8 се преномерираща на параграф 9;

и) Добавя се следният параграф 8:

„Всяка държава членка може да поиска от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността да осъществи задачите, свързани с прилагането на схемите за ефективност и за таксуване, определени в членове 14, 17, 19, 20, 21, 22 и 25, както и в актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, и за които националният орган за надзор на тази държава членка отговаря съгласно настоящия регламент, както и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на настоящия регламент.

След като Агенцията в качеството си на орган за преглед на ефективността приеме такова искане, тя се превръща в органа за надзор, отговарящ за задачите, посочени в искането, а националният орган за надзор на отправилата искането държава членка се освобождава от отговорността за тези задачи. Правилата, посочени в Регламент

(ЕС) 2018/1139, които се отнасят до Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, се прилагат при изпълнението на тези задачи, включително по отношение на събирането на такси.“;

й) Параграф 9 се преномерираща на параграф 10 и се изменя, както следва:

- думите „параграф 6, букви а) и б)“ се заменят с думите „параграф 5, букви а) и б)“;
- думите „член 27, параграф 3“ се заменят с думите „член 37, параграф 3“.

(42) Член 4 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следното:

„Националните органи за надзор, посочени в член 3:

а) осъществяват дейностите, необходими за издаването на икономическите сертификати, посочени в член 6, включително надзора над титулярите на тези икономически сертификати;

б) упражняват надзор върху правилното прилагане на изискванията за възлагане на обществени поръчки в съответствие с член 8, параграф 6;

в) прилагат схемите за ефективност и за таксуване, посочени в членове 10—17 и 19—22 и актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, в границите на своите задачи, определени в посочените членове и актове, и упражняват надзор върху прилагането на регламента по отношение на прозрачността на счетоводните отчети на определените доставчици на аеронавигационно обслужване съгласно член 25.“;

б) Съображение 2 се преномерираща на параграф 3 и се преформулираща, както следва:

„Всеки национален орган за надзор провежда необходимите инспекции, одити и други дейности за наблюдение, за да установи евентуални нарушения на изискванията, определени в настоящия регламент и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети на негова основа, от страна на организации, подлежащи на надзор от националния орган съгласно настоящия регламент.

Той предприема всички необходими правоприлагащи мерки, които по целесъобразност могат да включват изменението, ограничаването, временното прекратяване или отмяната на издадени от него икономически сертификати в съответствие с член 6.

Съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, летищни оператори и доставчици на общи информационни услуги спазват мерките, приети за тази цел от националните органи за надзор.“;

в) Добавя се следният параграф 2:

„Националните органи за надзор оценяват и одобряват ценообразуването за предоставяне на общата информационна услуга в съответствие с член 9 .“;

(43) Член 5 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следното:

„Националните органи за надзор обменят информация и си сътрудничат в мрежа в контекста на Консултативния съвет за преглед на ефективността, посочен в член 114а от Регламент (ЕС) 2018/1139 .“;

б) Параграф 2 се преформулира както следва:

„Националните органи за надзор си сътрудничат, когато е целесъобразно, чрез работни договорености с цел да си помагат взаимно при изпълнението на задачите за наблюдение и надзор и провеждане на разследвания и проверки.“;

в) Параграф 3 се заменя със следното:

„Националните органи за надзор улесняват предоставянето на трансгранични услуги от доставчиците на аеронавигационно обслужване с цел подобряване на ефективността на мрежата. При предоставянето на аеронавигационно обслужване във въздушно пространство, намиращо се под отговорността на две или повече държави членки, засегнатите държави членки сключват споразумение за надзора, който следва да осъществяват съгласно настоящия регламент, по отношение на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване. Съответните национални органи за надзор могат да съставят план, в който се определя осъществяването на сътрудничеството между тях предвид прилагането на практика на това споразумение.“;

г) Параграф 4 се заличава;

д) Съображение 5 се преномерираща на параграф 4 и се преформулира, както следва:

„В случай на осигуряване на аеронавигационно обслужване във въздушно пространство, което попада под отговорността на друга държава членка, договореностите, посочени в параграф 3, предвиждат взаимното признаване на изпълнението от всеки от органите на надзорните функции, посочени в настоящия регламент, както и на резултатите от това изпълнение. Те също така определят кой национален орган за надзор отговаря за икономическото сертифициране, посочено в член 6.“;

е) Параграф 6 се преномерираща на параграф 5 и се преформулира, както следва:

„Ако националното законодателство позволява това и с оглед на регионалното сътрудничество, националните органи за надзор могат също така да сключват споразумения за разделяне на отговорностите по отношение на надзорните функции. Те уведомяват Комисията за тези споразумения.“

(44) Член 6 се заличава.

Глава III: Предоставяне на услуги

(45) Член 7 и член 28 се заменят с член 38 под заглавие „Консултации със заинтересованите страни“, който гласи следното:

„1. Държавите членки, националните органи за надзор, Агенцията — независимо дали в качеството си на орган за преглед на ефективността, или не, и управителният орган на мрежата установяват механизми за извършване на подходящи консултации със заинтересованите страни с цел изпълнение на своите задачи по прилагането на настоящия регламент.

2. Комисията установява такъв механизъм на съюзно равнище за допитвания по въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент, когато е целесъобразно. В консултацията участва специалният Комитет за секторен диалог, създаден съгласно Решение 98/500/ЕО на Комисията .

3. Заинтересованите страни може да включват:

- а) доставчиците на аеронавигационно обслужване или съответните групи, които ги представляват;
- б) управителният орган на мрежата;
- в) летищните оператори или съответните групи, които ги представляват;
- г) ползвателите на въздушното пространство или съответните групи, които ги представляват;
- д) армията;
- е) производствената промишленост;
- ж) представителни органи на професионалните организации;
- з) съответните неправителствени организации. “

(46) Член 8 се преномерираща на член 6. Заглавието на члена се заменя с: „Икономическо сертифициране и изисквания за доставчиците на аеронавигационно обслужване“, а текстът се заменя със следното:

„1. Освен сертификатите, които се изисква от тях да притежават съгласно член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139, доставчиците на аеронавигационно обслужване притежават и икономически сертификат. Този икономически сертификат се издава по молба на заявителя, когато той е доказал достатъчна финансова стабилност и е получил адекватна отговорност застрахователно покритие.

Посоченият в настоящия параграф икономически сертификат може да бъде ограничен, временно прекратен или отменен, ако притежателят престане да отговаря на изискванията за издаване и поддържане на такъв сертификат.

2. Субект, който притежава посочения в параграф 1 икономически сертификат и сертификат, посочени в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139 има право да предоставя аеронавигационно обслужване на ползвателите на въздушното пространство в рамките на Съюза при недискриминационни условия и без да се засягат разпоредбите на член 7, параграф 2.

3. Посоченият в параграф 1 икономически сертификат и сертификатът, посочен в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139 могат да бъдат обект на едно или няколко от условията, предвидени в приложение I. Тези условия са обективни, недискриминационни, пропорционални и прозрачни. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 36 за изменение на списъка в приложение I с цел осигуряване на равни икономически условия на конкуренция и устойчивост на предоставянето на обслужване.

4. Националните органи за надзор на държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на физическото или юридическото лице, подало заявление за икономически сертификат, или, ако това лице няма основно място на стопанска дейност — неговото местопребиваване или място на установяване, отговарят за изпълнението на задачите, предвидени в настоящия член, по отношение

на икономическите сертификати. При предоставяне на аеронавигационно обслужване във въздушно пространство, попадащо под отговорността на две или повече държави членки, отговорните национални органи за надзор са тези, определени в съответствие с член 5, параграф 4.

5. За целите на параграф 1 национални органи за надзор:

а) получават и оценяват подадените до тях заявления и, когато е приложимо, издават или подновяват икономически сертификати;

б) осъществяват надзор над титулярите на икономически сертификати.

6. В съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, Комисията приема правила за изпълнение във връзка с подробните изисквания за финансовата стабилност, по-специално финансовата мощ и финансовата устойчивост, както и за отговорността и застрахователното покритие. За да се гарантира еднакво изпълнение и спазване на параграфи 1, 4 и 5 от настоящия член, Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3 за определяне на подробни разпоредби относно правилата и процедурите за сертифициране и за провеждане на разследвания, инспекции, одити и други надзорни дейности, необходими за осигуряване на ефективен надзор от националния орган за надзор над субектите, които са предмет на настоящия регламент.“

(47) Член 9 се преномерираща на член 7 и съдържа следните промени:

а) Параграфи 1, 2 и 3 се преформулират, както следва:

„1. Държавите членки осигуряват предоставянето на обслужване на въздушното движение на изключително основание в рамките на специфични блокове въздушно пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност. За тази цел държавите членки определят поотделно или колективно един или повече доставчици на обслужване на въздушното движение. Доставчиците на обслужване на въздушното движение отговарят на следните условия:

а) притежават валиден сертификат или валидна декларация, както е посочено в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139, и икономически сертификат в съответствие с член 6, параграф 1;

б) спазват националните изисквания за сигурност и отбрана.

Всяко решение за определяне на доставчик на обслужване на въздушното движение е в сила за максимален период от десет години. Държавите членки могат да решат да подновят определянето на даден доставчик на обслужване на въздушното движение.

2. Определянето на доставчиците на обслужване на въздушното движение не зависи от наличието на каквито и да било условия, изискващи тези доставчици:

а) да бъдат притежавани пряко или чрез мажоритарно участие от посочената определящата държава членка или нейни граждани;

б) основното им място на стопанска дейност или седалище да се намира на територията на посочената определящата държава членка;

в) да използват съоръжения само в посочената определящата държава членка.

3. Държавите членки посочват правата и задълженията, които трябва да бъдат изпълнени от доставчиците на обслужване на въздушното движение, определени индивидуално или съвместно. Задълженията включват условия за предоставянето на съответните данни, позволяващи да бъдат идентифицирани всички движения на въздухоплавателни средства във въздушното пространство под тяхна отговорност.“;

б) Параграфи 4 и 5 се заличават.

в) Параграф 6 се преномерираща на параграф 4.

(48) Член 10 се заличава.

(49) Вмъква се нов член 8, озаглавен „Условия за предоставянето на CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището“, който се формулира, както следва:

„1. Ако това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, доставчиците на обслужване на въздушното движение могат да решат да възложат услугите CNS, AIS, ADS или MET при пазарни условия.

Когато това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, държавите членки позволяват на летищните оператори да възлагат обществени поръчки за обслужване на въздушното движение за летищен контрол при пазарни условия.

Също така, ако това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, държавите членки могат да разрешат на летищните оператори или на съответния национален орган за надзор да възлагат обслужване на въздушното движение за контрол на подхода в зоната на летището при пазарни условия.

2. Възлагането на обслужване при пазарни условия се извършва въз основа на еднакви, недискриминационни и прозрачни условия в съответствие със законодателството на Съюза, включително правилата на Договора относно конкуренцията. Тръжните процедури за възлагане на обществени поръчки за съответните услуги се оформят така, че да дадат възможност за действително участие на конкуриращи се доставчици в тях, включително чрез редовно подновяване на състезателната процедура.

3. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че осигуряването на обслужване на въздушното движение при прелитане е отделено от гледна точка на организацията от предоставянето на услугите CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището, както и че се спазва изискването за разделяне на сметките, посочено в член 25, параграф 3.

4. Доставчик на CNS, AIS, ADS, MET или обслужване на въздушното движение в зоната на летището може да бъде избран да предоставя услуги в дадена държава членка само ако:

а) е сертифициран в съответствие с член 6, параграфи 1 и 2;

б) основното място на неговата стопанска дейност се намира на територията на държава членка;

в) държави членки или граждани на държави членки притежават повече от 50 % от предприятието на доставчика и упражняват фактически контрол над него, пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия, освен ако в споразумение с трета държава, по което Съюзът е страна, е предвидено друго; и

г) доставчикът на услуги изпълнява националните изисквания по отношение на сигурността и отбраната.

5. Членове 14, 17 и 19—22 не се прилагат за доставчиците на обслужване на въздушното движение в зоната на летището, определени в резултат на процедура за възлагане на обществена поръчка в съответствие с втората и третата алинея на параграф 1. Тези доставчици на обслужване на въздушното движение в зоната на летището предоставят данни за ефективността на аеронавигационното обслужване в ключовите за ефективността области на безопасността, околната среда, капацитета и ефективността на разходите на националния орган за надзор и Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността за целите на наблюдението.

6. Националните органи за надзор гарантират, че изпълнението на обществени поръчки от страна на доставчиците на обслужване на въздушното движение и летищните оператори, посочено в параграф 1, спазва изискванията по параграф 2, и при необходимост прилагат коригиращи мерки. При обслужване на въздушното движение в зоната на летището те отговарят за одобряването на тържните спецификации за обслужване на въздушното движение в зоната на летището, което включва изисквания за качество на услугата. Националните органи за надзор се обръщат към националния орган за защита на конкуренцията, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета по всички въпроси, свързани с прилагането на правилата за конкуренцията.“.

(50) Въмква се нов член 9, озаглавен „Предоставяне на общи информационни услуги“, който се формулира, както следва:

„1. Когато се предоставят общи информационни услуги, разпространяваните данни осигуряват пълнотата и качеството, необходими за безопасното предоставяне на услугите за управление на движението на безпилотни въздухоплавателни средства.

2. Цената на общите информационни услуги се основава на постоянните и променливите разходи за предоставяне на съответната услуга и може освен това да включва надбавка, отразяваща приемлив баланс между риска и възвръщаемостта.

Разходите, посочени в първата алинея, се вписват в счетоводна сметка, отделна от сметките за всички други дейности на съответния оператор, и се оповестяват публично.

3. Доставчикът на общата информационна услуга определя цената съгласно параграф 2 и тя подлежи на оценка и одобрение от съответния национален орган за надзор.

4. Що се отнася до операциите в специфични обеми въздушно пространство, определени от държавите членки за операции с безпилотни въздухоплавателни средства, съответните оперативни данни се предоставят в реално от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Доставчиците на общи информационни услуги използват тези данни само за оперативни цели на предоставяните от тях услуги.

Достъпът до съответните оперативни данни се предоставя на недискриминационна основа, без да се засягат интересите на политиката за сигурността или отбраната.

Цените за достъп до такива данни се формират въз основа на пределните разходи за предоставяне на данните.“.

(51) Член 11 се преномерираща на член 10 и се променя, както следва:

а) Параграф 1 се преформулираща, както следва:

„С цел да бъдат подоброени ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в Единното европейско небе се прилага схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в съответствие с настоящия член и членове 11 — 18.“;

б) Параграф 2 се заменя със следното:

„Схемата за ефективност се прилага за референтни периоди, които са най-малко две години и не повече от пет години. Схемата за ефективност включва:

- а) цели за ефективност за целия Съюз в ключовите за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите, за всеки референтен период;*
- б) планове за ефективност, включително обвързващи цели за ефективност в ключовите за ефективността области, посочени в буква а), за всеки референтен период;*
- в) периодичен преглед, наблюдение и сравняване на ефективността на аеронавигационното обслужване в ключовите за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите.*

Комисията може да добави допълнителни ключови области за ефективност за определяне на цели за ефективност или за наблюдение, ако това е необходимо за повишаване на ефективността.“;

в) Параграфи 3—6 и 8 се заличават;

г) Параграф 7 се преномерираща на параграф 3 и се преформулираща, както следва:

„букви а), б) и в) от параграф 2 се основават на:

- а) събиране, валидиране, проучване, оценка и разпространение на данни, свързани с ефективността на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции, от всички заинтересовани страни, включително доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори, националните органи за надзор, националните компетентни органи, държавите членки, Агенцията, управителния орган на мрежата и Евроконтрол;*
- б) ключови показатели за ефективност за определяне на цели в ключовите за ефективността области — околна среда, капацитет и ефективност на разходите;*
- в) показатели за наблюдение на ефективността в ключовите за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите;*

- г) методика за разработването на планове за ефективност и на цели за ефективност на аеронавигационното обслужване, както и методика за разработването на план за ефективност и на цели за ефективност на мрежовите функции;
 - д) оценката на проектоплановете и целите за ефективност на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции;
 - е) наблюдение на плановете за ефективност, включително подходящи механизми за предупреждение за преработване на плановете и целите за ефективност, както и за преразглеждане на валидните за целия Съюз цели за ефективност по време на референтен период;
 - ж) сравнителен анализ на доставчиците на аеронавигационно обслужване;
 - з) схеми от мерки за насърчаване, включително за финансови възпиращи механизми, приложими в случаите, когато доставчикът на обслужване на въздушното движение не отговаря на съответните задължителни цели за ефективност по време на референтния период или когато не е изпълнил съответните съвместни проекти, посочени в член 35. Такива финансови възпиращи механизми отчитат по-специално влошаването на качество на услугата, предоставяна от същия доставчик, в резултат на неспазване на целите за ефективност или неизпълнение на съвместните проекти, както и въздействието на това върху мрежата;
 - и) механизми за поделение на риска по отношение на въздушното движение и разходите;
 - й) графици за определянето на цели, оценката на плановете и целите за ефективност, наблюдението и сравнителния анализ;
 - к) методика за разпределяне на разходите, които са общи за аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, между двете категории услуги;
 - л) механизми за справяне с непредвидими и значими събития, които имат съществено въздействие върху прилагането на схемите за ефективност и за таксуване.“.
- (52) Въмква се нов член 11, озаглавен „Определяне на валидни за целия Съюз цели за ефективност“, който се формулира, както следва:

„1. Комисията приема валидни за целия Съюз цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоната на летището в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите за всеки референтен период в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2, и с параграфи 2—3 от настоящия член. Комисията може да определя допълващи базови стойности, референтна разбивка или референтни групи във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, с цел да се даде възможност за оценяване и одобряване на проектоплановете за ефективност в съответствие с критериите, посочени в член 13, параграф 3.

2. Валидните за целия Съюз цели за ефективност, посочени в параграф 1, се определят въз основа на следните основни критерии:

а) те трябва да водят до постепенно, постоянно подобрене по отношение на експлоатационната и икономическата ефективност на аеронавигационното обслужване;

б) те трябва да са реалистични и постижими през съответния референтен период, като в същото време насърчават по-дългосрочните структурни и технологични разработки, даващи възможност за ефективно, устойчиво и гъвкаво предоставяне на аеронавигационно обслужване.

3. Комисията събира цялата необходима информация от заинтересованите страни, за да подготви своите решения относно валидните за целия Съюз цели за ефективност. По искане на Комисията, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оказва съдействие на Комисията за анализа и изготвянето на посочените решения като предоставя становище“.

(53) Член 12 се заличава.

(54) Член 13 се преномерираща на член 19 и се преформулира, както следва:

„1. Без да се засяга възможността държавите членки да финансират чрез публични средства предоставянето на обслужване на въздушното движение, обхванато от настоящия член, за аеронавигационното обслужване се определят, налагат и събират такси от ползвателите на въздушното пространство.

2. Таксите се основават на разходите на доставчиците на обслужване на въздушното движение за услуги и функции, предоставяни в полза на ползвателите на въздушното пространство по време на определени референтни периоди, както е предвидено в член 10, параграф 2. Тези разходи може да включват разумна възвръщаемост на активите, което допринася за необходимото подобряване на структурата на капитала.

3. Таксите насърчават безопасното, ефикасно, ефективно и устойчиво предоставяне на аеронавигационно обслужване с цел постигане на високо ниво на безопасност и ефективност на разходите, както и постигане на целите за ефективност, като стимулират осигуряването на интегрирано обслужване, същевременно намалявайки въздействието на авиацията върху околната среда.

4. Приходите от таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, може да доведат до финансови излишъци или загуби за доставчиците на обслужване на въздушното движение поради прилагането на схемите от мерки за насърчаване, посочени в член 10, параграф 3, буква з), и механизмите за поделение на риска, посочени в член 10, параграф 3, буква и).

5. Приходите от таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство в съответствие с настоящия член, не се използват за финансиране на услуги, които се предоставят при пазарни условия в съответствие с член 8.

6. Финансовите данни за определените разходи, действителните разходи и приходите на определените доставчици на обслужване на въздушното движение се докладват на националните органи за надзор и на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и се оповестяват публично.“.

(55) Член 14 се преномерираща на член 24. Заглавието му се заменя с „Преглед на съответствието със схемите за ефективност и за таксуване“ и текстът му се преформулираща, както следва:

‘1. Комисията редовно прави преглед на съответствието с членове 10—17 и 19—22 и актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, на доставчиците на обслужване на въздушното движение и държавите членки, в зависимост от случая. Комисията предприема действия след консултация с Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и с националните органи за надзор.

2. По искане на една или повече държави членки, на национален орган за надзор или на Комисията Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване на всяко твърдение за несъответствие, както е посочено в параграф 1. Когато разполага с данни за такова несъответствие, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, може да започне разследване по своя собствена инициатива. Тя приключва разследването в рамките на четири месеца след получаване на искането, след като изслуша държавата членка, съответния национален орган за надзор и съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение. Без да се засяга член 41, параграф 1, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, споделя резултатите от разследването със съответните държави членки, съответните доставчици на обслужване на въздушното движение и Комисията.

3. Комисията може да издаде становище относно спазването от страна на държавите членки и/или доставчиците на обслужване на въздушното движение на членове 10—17 и 19—22 и на актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, и да уведоми за това становище държавата членка или държавите членки, както и съответния доставчик на обслужване на въздушното движение.“.

(56) Член 15 се преномерираща на член 35 (в глава V на измененото предложение) и се преформулираща, както следва:

„1. Комисията може да създава съвместни проекти за въвеждане на съществените оперативни промени, определени в Европейския генерален план за УВД, които оказват въздействие върху цялата мрежа.

2. Комисията може също така да определя механизми за управление на съвместните проекти и тяхното изпълнение.

3. Съвместните проекти могат да бъдат допустими за финансиране от Съюза. За тази цел и без да се засяга компетентността на държавите членки да решават относно използването на техните финансови средства, Комисията провежда независим анализ на разходите и ползите, както и подходящи консултации с държавите членки и със съответните заинтересовани страни, в съответствие с член 10, като проучва всички подходящи средства за финансиране на тяхното изпълнение.

4. Комисията установява съвместните проекти и механизмите за управление, посочени в параграфи 1 и 2, чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.“.

(57) Член 16 се заличава.

(58) Член 17 се заменя с членове 26 и 27 (в глава IV на измененото предложение), които се формулират, както следва:

„Член 26

Мрежови функции

1. Мрежовите функции за управление на въздушното движение осигуряват устойчивото и ефективно използване на въздушното пространство и на оскъдните ресурси. Те осигуряват също така използване от ползвателите на въздушното пространство на оптимални по отношение на околната среда траектории, като същевременно позволяват максимален достъп до въздушното пространство и аеронавигационното обслужване. Мрежовите функции, изброени в параграфи 2 и 3, подпомагат постигането на валидните за целия Съюз цели за ефективност и се основават на оперативни изисквания.

2. Мрежовите функции, посочени в параграф 1, включват следното:

- а) проектиране и управление на европейските структури на въздушното пространство;
- б) управление на потоците въздушно движение;
- в) координиране на оскъдните ресурси в рамките на честотните ленти за нуждите на авиацията, използвани от общото въздушно движение, по-специално на радиочестотите, както и координиране на радарните кодове на транспондера;

3. Мрежовите функции, посочени в параграф 1, включват и следното:

- а) оптимизиране на проектирането на въздушното пространство за мрежата и улесняване на делегирането за предоставяне на услуги за обслужване на въздушното движение чрез сътрудничество с доставчиците на обслужване на въздушното движение и органите на държавите членки;
- б) управление на осигуряването на капацитет за контрол на въздушното движение в мрежата, както е посочено в задължителния план за управление на мрежата (NOP);
- в) функция за координация и подкрепа в случай на криза в мрежата;
- г) управление на потоците въздушно движение и на капацитета;
- д) управление на планирането, наблюдението и координацията на дейностите по разгръщане на инфраструктурата в европейската мрежа за УВД в съответствие с Европейския генерален план за УВД, като се отчитат оперативните нужди и свързаните с тях оперативни процедури;
- е) наблюдение на функционирането на европейската мрежова инфраструктура за УВД.

4. Функциите, изброени в параграфи 2 и 3, не може да налагат приемане на задължителни мерки от общ характер или упражняване на политическа свобода на действие. Те се изпълняват в координация с военните органи съобразно договорените процедури относно гъвкавото използване на въздушното пространство.

5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 36 за изменение на настоящия регламент с цел да се добавят функции към изброените в параграфи 2 и 3, когато това е необходимо за функционирането и ефективността на мрежата.

Управителният орган на мрежата

1. С оглед на постигане на целите, посочени в член 26, Комисията, подпомагана по целесъобразност от Агенцията, гарантира, че управителният орган на мрежата допринася за изпълнението на мрежовите функции, предвидени в член 26, като изпълнява задачите, посочени в параграф 4.

2. Комисията може да назначи безпристрастен и компетентен орган, който да изпълнява задачите на управителния орган на мрежата. За тази цел Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3. Това решение за назначаване включва реда и условията за назначаване, включително финансирането на управителния орган на мрежата.

3. Задачите на управителния орган на мрежата се изпълняват по независим и безпристрастен начин и при ефективност на разходите. Те подлежат на съответно управление, което взема предвид разликата в отговорностите, свързани с предоставяне на услуги и регулиране, когато компетентният орган, определен за управителен орган на мрежата, разполага и с регулаторни функции. При изпълнението на своите задачи управителният орган на мрежата взема предвид нуждите на цялата мрежа на УВД и включва пълноправно ползвателите на въздушното пространство, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и военните органи.

4. Управителният орган на мрежата допринася за изпълнението на мрежовите функции чрез мерки за подкрепа, насочени към безопасно и ефективно планиране и функциониране на мрежата при нормални и кризисни условия, и чрез мерки, насочени към постоянно подобряване на мрежовите дейности в Единното европейско небе и на цялостната ефективност на мрежата, особено по отношение на прилагането на схемата за ефективност. Действията, предприемани от управителния орган на мрежата, отчитат необходимостта от цялостно интегриране на летищата в мрежата.

5. Управителният орган на мрежата осъществява тясно сътрудничество с Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, за да гарантира, че целите за ефективност, посочени в член 10, са отразени по подходящ начин в капацитета, който трябва да бъде предоставен от отделните доставчици на аеронавигационно обслужване, и съгласувани между управителния орган на мрежата и тези доставчици на аеронавигационно обслужване в плана за управление на мрежата.

6. Управителният орган на мрежата:

а) взема решения относно индивидуални мерки за изпълнение на мрежовите функции и за подпомагане на ефективното изпълнение на задължителния план за управление на мрежата и постигането на задължителните цели за ефективност;

б) консултира Комисията и предоставя съответната информация на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, относно разгръщането на мрежовата инфраструктура за УВД в съответствие с Европейския генерален план за УВД, по-специално за идентифициране на необходимите инвестиции за мрежата.

7. Управителният орган на мрежата взема решения чрез процес на съвместно вземане на решения. С действията си страните по процеса на съвместно вземане на решения целят подобряване на функционирането и ефективността на мрежата във възможно най-голяма степен. Процесът на съвместно вземане на решения е насочен в полза на мрежата.

8. Чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, Комисията установява подробни правила за изпълнението на мрежовите функции, задачите на управителния орган на мрежата, механизмите за управление, включително процесите на вземане на решения и управлението на кризи.

9. Държавите членки разглеждат аспекти на проектирането на структури на въздушното пространство, различни от тези, посочени в член 26, параграфи 2 и 3. Във връзка с това държавите членки вземат предвид изискванията, сезонния характер и сложността на въздушното движение, както и плановете за ефективност. Преди да вземат решение по тези аспекти, те се консултират със заинтересованите ползватели на въздушното пространство или групи, представляващи такива ползватели на въздушното пространство, и военните органи, по целесъобразност.“.

(59) Член 18 се заличава.

(60) Член 19 се преномерираща на член 29 (в глава IV на измененото предложение). Първото изречение се заменя със следното:

„Доставчиците на обслужване на въздушното движение установяват механизми за извършване на консултации със съответните ползватели на въздушното пространство и летищните оператори по всички важни въпроси, свързани с предоставяното обслужване, включително съответните промени в конфигурацията на въздушното пространство или стратегически инвестиции, които имат съответното въздействие върху управлението на въздушното движение и предоставянето на аеронавигационно обслужване и/или таксите.“;

в четвъртото изречение позоваването на „член 27, параграф 3“ се заменя с „член 37, параграф 3“.

(61) Член 20 се преномерираща на член 30 (в глава IV на измененото предложение) и се преформулира, както следва:

„В контекста на общата транспортна политика държавите членки осигуряват сключването или подновяването на писмени споразумения между компетентните граждански и военни органи или на еквивалентни правни споразумения по отношение на управлението на конкретни блокове въздушно пространство и уведомяват за това Комисията.“.

(62) Член 21 се преномерираща на член 25, а заглавието му се заменя с „Прозрачност на финансовата отчетност на доставчиците на аеронавигационно обслужване“ и текстът му се преформулира, както следва:

„1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, независимо от техния режим на собственост или тяхната юридическа структура, ежегодно изготвят и публикуват своите финансови отчети. Тези отчети трябва да отговарят на международните счетоводни стандарти, приети от Съюза. Ако поради правния статут на доставчика на аеронавигационно обслужване не е възможно да се постигне пълно съответствие с международните счетоводни стандарти, доставчикът постига исканото

съответствие в максимално висока степен. Доставчиците на аеронавигационно обслужване публикуват годишен отчет и редовно са подлагани на независим одит по отношение на отчетите, посочени в настоящия параграф.

2. Националните органи за надзор и Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, имат право на достъп до отчетите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които са под техен надзор. Държавите членки могат да решат да предоставят достъп до тези отчети на други органи за надзор.

3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, в рамките на своята система за вътрешно счетоводство, водят отделна отчетност за всяко аеронавигационно обслужване, както би се изисквало, ако тези услуги се извършваха от други предприятия, с цел недопускане на дискриминация, кръстосано субсидиране и нарушаване на конкуренцията. Доставчикът на аеронавигационно обслужване също така води отделна отчетност за всяка дейност, когато:

а) предоставя аеронавигационно обслужване, възложено в съответствие с член 8, параграф 1, и аеронавигационно обслужване, което не е обхванато от посочената разпоредба;

б) предоставя аеронавигационно обслужване и извършва други дейности от какъвто и да е вид, включително общо информационно обслужване;

в) предоставя аеронавигационно обслужване в Съюза и в трети държави.

Определените разходи, действителните разходи и приходите, получени от аеронавигационното обслужване, се разбиват на разходи за персонал, оперативни разходи, различни от разходите за персонал, разходи за амортизация, цена на капитала, разходи за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и извънредни разходи, като те се оповестяват публично при спазване на условията за защита на поверителната информация.

4. Финансовите данни за разходите и приходите, докладвани в съответствие с член 19, параграф 6, и друга информация, която е от значение за изчисляването на таксовите единици, подлежат на одит или проверка от страна на националния орган за надзор или на организация, която е независима от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване и е одобрена от националния орган за надзор. Заключениета от одита се оповестяват публично.“.

(63) Член 22 се преномерираща на член 31 (в глава IV на измененото предложение). Заглавието се заменя с „Наличие и достъп до оперативни данни за общото въздушно движение“, а текстът се преформулира, както следва:

„1. Що се отнася до общото въздушно движение, съответните оперативни данни се предоставят в реално време, на недискриминационна основа и без да се засягат интересите на политиката за сигурността или отбраната, от всички доставчици на аеронавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство, летища и управителния орган на мрежата, включително на трансгранична основа и на равнището на Съюза. Наличието на такива данни е в полза на сертифицирани или декларирани доставчици на обслужване на въздушното движение, организации, които са заявили обоснован интерес към възможността за предоставяне на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и

летищата, както и управителния орган на мрежата. Данните се използват само за оперативни цели.

2. Цените на услугата, посочена в параграф 1, се основават на пределните разходи за предоставяне на данните.

3. Достъп до съответните оперативни данни, посочени в параграф 1, се предоставя на органите, които отговарят за надзора на безопасността, надзора на ефективността и надзора на мрежата, включително на Агенцията.

4. Комисията може да определя подробните изисквания за предоставянето и достъпа до данни в съответствие с параграфи 1 и 3, както и методиката за определяне на цените, както е посочено в параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.“

(64) Вмъква се нов член 12, озаглавен „Класификация на аеронавигационното обслужване при прелитане и в зоната на летището“, който се формулира, както следва:

„1. Преди началото на всеки референтен период всяка държава членка уведомява Комисията кое аеронавигационно обслужване, което ще бъде предоставяно през същия период във въздушното пространство под нейна отговорност, възнамерява да класифицира като аеронавигационно обслужване при прелитане и съответно като аеронавигационно обслужване в зоната на летището. Същевременно всяка държава членка съобщава на Комисията определените доставчици на обслужване на въздушното движение за съответния вид обслужване.

2. Своевременно, преди началото на съответния референтен период, Комисията приема решения за изпълнение, адресирани до всяка държава членка, относно това дали планираната класификация на съответното обслужване отговаря на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55. По искане на Комисията, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оказва съдействие на Комисията за анализа и изготвянето на посочените решения като предоставя становище.

3. Когато в решение, прието съгласно параграф 2, бъде констатирано, че планираната класификация не отговаря на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55, съответната държава членка, вземайки предвид това решение, подава ново уведомление при спазване на същите критерии. Комисията взема решение по това уведомление в съответствие с параграф 2.

4. Съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение основават своите проектопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и на аеронавигационното обслужване в зоната на летището на класификациите, за които Комисията е установила, че отговарят на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, се придържа към същите класификации, когато оценява разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището съгласно член 13, параграф 3.“

(65) Въмква се нов член 13, озаглавен „Планове за ефективност и цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане за определените доставчици на обслужване на въздушното движение“, който се формулира, както следва:

„1. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение за аеронавигационно обслужване при прелитане за всеки референтен период приемат проектопланове за ефективност по отношение на цялото аеронавигационно обслужване при прелитане, което те предоставят, а когато е приложимо — осигуряват от други доставчици.

Проектоплановите за ефективност се приемат след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Те съдържат цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите, в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност. В тези проектопланове за ефективност се взема предвид Европейският генерален план за УВД. Progettoplanovete за ефективност се оповестяват публично.

2. Progettoplanovete за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, посочени в параграф 1, включват съответната информация, предоставена от управителния орган на мрежата. Преди да приемат тези проектопланове, определените доставчици на обслужване на въздушното движение се консултират с представители на ползвателите на въздушното пространство и, когато е уместно, с военните органи, летищните оператори и летищните координатори. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение представят тези планове и на националния компетентен орган, отговарящ за тяхното сертифициране, който проверява съответствието с Регламент (ЕС) 2018/1139 и с делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

3. Progettoplanovete за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане включват цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които са съвместими със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност, във всички ключови за ефективността области, и отговарят на допълнителните условия, посочени в трета алинея.

Съгласуваността на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане с валидните за целия Съюз цели за ефективност се установява съгласно следните критерии:

а) ако е определена референтна разбивка във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, сравнение на целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, с тази референтна разбивка;

б) оценка на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за целия период, обхващащ както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

в) сравнение на планираното ниво на ефективност на съответния доставчик на обслужване на въздушното движение с други доставчици на обслужване на въздушното движение, които са част от една и съща референтна група.

Освен това проектопланът за ефективност трябва да отговаря на следните условия:

а) ключовите предположения, прилагани като основа за определянето на целите, и мерките, предназначени за постигане на целите по време на референтния период, включително базовите стойности, използваните прогнози за въздушното движение и икономически предположения, трябва да бъдат точни, адекватни и съгласувани;

б) проектопланът за ефективност трябва да бъде изчерпателен по отношение на данните и подкрепящите материали;

в) разходната база за таксите трябва да е в съответствие с член 20.

4. Разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището се оценява от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, въз основа на методиката, посочена в член 10, параграф 3, буква к), и класификацията на различните услуги, оценена от Комисията съгласно член 12.

5. Проектноплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, посочени в параграф 1, включително, където е уместно, разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, се представят на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, за преглед и одобрение.

6. Когато става въпрос за определен доставчик на обслужване на въздушното движение, който предоставя както аеронавигационно обслужване при прелитане, така и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, първо оценява разпределението на разходите между съответните услуги в съответствие с параграф 4.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че разпределението на разходите не съответства на методиката или на класификацията, посочени в параграф 4, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното движение представя нов проектоплан за ефективност в съответствие с посочената методика и класификация.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че разпределението на разходите съответства на посочената методика и класификация, тя приема решение в този смисъл, като уведомява определения доставчик на обслужване на въздушното движение и съответния национален орган за надзор. Националният орган за надзор е обвързан от заключенията в посоченото решение по отношение на разпределението на разходите за целите на оценката на проектоплана за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, както е посочено в член 14.

7. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оценява целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и плановите за ефективност съгласно критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако се прилага параграф 6, тази оценка се извършва след вземането на решение относно разпределението на разходите в съответствие с параграф 6, четвърта алинея.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че проектопланът за ефективност отговаря на посочените критерии и условия, тя го одобрява.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че една или няколко цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност или че планът за ефективност не отговаря на допълнителните условия, предвидени в параграф 3, тя не дава одобрение.

8. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е отказала да одобри даден проектоплан за ефективност в съответствие с параграф 7, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното движение представя преработен проектоплан за ефективност, включително, при необходимост, преразгледани цели.

9. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оценява преработения проектоплан за ефективност, посочен в параграф 8, в съответствие с критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако преработеният проектоплан за ефективност отговаря на тези критерии и условия, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, го одобрява.

Ако преработеният проектоплан за ефективност не отговаря на тези критерии и условия, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, отказва да го одобри и изисква от определения доставчик на обслужване на въздушното движение да представи окончателен проектоплан за ефективност.

Ако преработеният проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, бъде отхвърлен, тъй като съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, определя цели за ефективност в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност за съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, като взема предвид констатациите, направени в решението, посочено в параграф 7. Окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, включва целите за ефективност, както са определени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, както и мерките за постигане на тези цели.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, само защото той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, счита, че са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност; окончателният проектоплан за ефективност трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е счела, че не са изпълнени.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, защото той съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, и защото, в допълнение, той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, определени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, в съответствие с трета алинея, и мерките за постигане на тези цели; той трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е счела, че не са изпълнени.

10. Проектоплановите за ефективност, одобрени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, се приемат от съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение като окончателни планове и се оповестяват публично.

11. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, изготвя редовни доклади в рамките на сроковете, посочени в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 18, относно наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване при прелитане и мрежовите функции, включително редовни оценки на постигането на валидните за целия Съюз цели за ефективност при прелитане и на целите за ефективност на аеронавигационно обслужване при прелитане за доставчиците на обслужване на въздушното движение, както и публичното оповестяване на резултатите от тези оценки.

Определеният доставчик на обслужване на въздушното движение предоставя информацията и данните, необходими за наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване. Това включва информация и данни, свързани с действителните разходи и приходи. Ако целите за ефективност не бъдат постигнати или планът за ефективност не се изпълнява правилно, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, приема решения, изискващи коригиращи мерки, които трябва да бъдат изпълнени от доставчиците на обслужване на въздушното движение. Тези коригиращи мерки може да включват, когато това е обективно необходимо, изискване към доставчика на обслужване на въздушното движение да делегира предоставянето на съответните услуги на друг доставчик на обслужване на въздушното движение. Ако целите за ефективност не се постигат или ако планът за ефективност продължава да бъде неправилно изпълняван, или ако наложените коригиращи мерки не се прилагат, или се прилагат неправилно, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване и предоставя становище на Комисията в съответствие с член 24, параграф 2. Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.“.

(66) Въмква се нов член 14, озаглавен „Планове за ефективност и цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището за определените доставчици на обслужване на въздушното движение“, който се формулира, както следва:

„1. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение за аеронавигационно обслужване в зоната на летището за всеки референтен период приемат проектопланове за ефективност по отношение на цялото аеронавигационно

обслужване в зоната на летището, което те предоставят, а когато е приложимо — осигуряват от други доставчици.

Проектоплановите за ефективност се приемат след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Те съдържат цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите, в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност. В тези проектопланове за ефективност се взема предвид Европейският генерален план за УВД. Projekтоплановите за ефективност се оповестяват публично.

2. Projekтоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, посочени в параграф 1, включват съответната информация, предоставена от управителния орган на мрежата. Преди да приемат тези проектопланове, определените доставчици на обслужване на въздушното движение се консултират с представители на ползвателите на въздушното пространство и, когато е уместно, с военните органи, летищните оператори и летищните координатори. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение представят тези планове и на националния компетентен орган, отговарящ за тяхното сертифициране, който проверява съответствието с Регламент (ЕС) 2018/1139 и с делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

3. Projekтоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището включват цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които са съвместими със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност, във всички ключови за ефективността области и отговарят на допълнителните условия, посочени в трета алинея.

Съгласуваността на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището с валидните за целия Съюз цели за ефективност се установява съгласно следните критерии:

а) ако е определена референтна разбивка във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, сравнение на целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, с тази референтна разбивка;

б) оценка на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за целия период, обхващащ както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

в) сравнение на планираното ниво на ефективност на съответния доставчик на обслужване на въздушното движение с други доставчици на обслужване на въздушното движение, които са част от една и съща референтна група.

Освен това проектопланът за ефективност трябва да отговаря на следните условия:

а) ключовите предположения, прилагани като основа за определянето на целите, и мерките, предназначени за постигане на целите по време на референтния период, включително базовите стойности, използваните прогнози за въздушното движение и икономическите предположения, трябва да бъдат точни, адекватни и съгласувани;

б) проектопланът за ефективност трябва да бъде изчерпателен по отношение на данните и подкрепящите материали;

в) разходната база за таксите трябва да е в съответствие с член 20.

4. Проектноплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, посочени в параграф 1, се представят на националния орган за надзор за оценка и одобрение.

5. Когато става въпрос за определен доставчик на обслужване на въздушното движение, който предоставя както аеронавигационно обслужване при прелитане, така и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, проектопланът за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, който се представя на националния орган за надзор, е планът, предмет на положително решение относно разпределението на разходите, прието от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, в съответствие с член 13, параграф 6, трета алинея.

6. Националният орган за надзор оценява целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището и плановите за ефективност съгласно критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако се прилага параграф 5, националният орган за надзор основава оценката си на заключенията в решението, взето от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността по отношение на разпределението на разходите.

Ако националният орган за надзор установи, че проектопланът за ефективност отговаря на посочените критерии и условия, той го одобрява.

Ако националният орган за надзор установи, че една или няколко цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност или че планът за ефективност не отговаря на допълнителните условия, предвидени в параграф 3, той не дава одобрение.

7. Ако националният орган за надзор е отказал да одобри даден проектоплан за ефективност в съответствие с параграф 6, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното движение представя преработен проектоплан за ефективност, включително, при необходимост, преразгледани цели.

8. Националният орган за надзор оценява преработения проектоплан за ефективност, посочен в параграф 7, в съответствие с критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако преработеният проектоплан за ефективност отговаря на тези критерии и условия, националният орган за надзор го одобрява.

Ако преработеният проектоплан за ефективност не отговаря на тези критерии и условия, националният орган за надзор отказва да го одобри и изисква от определения доставчик на обслужване на въздушното движение да представи окончателен проектоплан за ефективност.

Ако преработеният проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, бъде отхвърлен, тъй като съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които не са съвместими с

валидните за целия Съюз цели за ефективност, националният орган за надзор определя цели за ефективност в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност за съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, като взема предвид констатациите, направени в решението, посочено в параграф 6. Окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, включва целите за ефективност, както са определени от националния орган за надзор, както и мерките за постигане на тези цели.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, само защото той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, които националният орган за надзор счита, че са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност; окончателният проектоплан за ефективност трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които националният орган за надзор е счел, че не са изпълнени.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, защото той съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, и защото, в допълнение, той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, определени от националния орган за надзор в съответствие с трета алинея, и мерките за постигане на тези цели; той трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които националният орган за надзор е счел, че не са изпълнени.

9. Проектноплановите за ефективност, одобрени от националния орган за надзор, се приемат от съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение като окончателни планове и се оповестяват публично.

10. Съответният национален орган за надзор изготвя редовни доклади относно наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, включително редовни оценки на постигането на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището за доставчиците на обслужване на въздушното движение, както и публичното оповестяване на резултатите от тези оценки.

Определеният доставчик на обслужване на въздушното движение предоставя информацията и данните, необходими за наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване. Това включва информация и данни, свързани с действителните разходи и приходи.

Ако целите за ефективност не бъдат постигнати или планът за ефективност не се изпълнява правилно, националният орган за надзор приема решения, изискващи коригиращи мерки, които трябва да бъдат изпълнени от доставчиците на

обслужване на въздушното движение. Тези коригиращи мерки може да включват, когато това е обективно необходимо, изискване към доставчика на обслужване на въздушното движение да делегира предоставянето на съответните услуги на друг доставчик на обслужване на въздушното движение. Ако целите за ефективност не се постигат или ако планът за ефективност продължава да бъде неправилно изпълняван, или ако наложените коригиращи мерки не се прилагат, или се прилагат неправилно, националният орган за надзор изисква от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, да проведе разследване в съответствие с член 24, параграф 2, а Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.

11. Държавите членки предприемат необходимото, за да могат решенията на националния орган за надзор да подлежат на съдебен контрол.

12. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, изпълнява функциите на национален орган за надзор в съответствие с член 3, параграф 8, проектопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището се представят на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, заедно с проектопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане. Ако Агенцията е взела решение по отношение на разпределението на разходите, посочено в член 13, параграф 6, трета алинея, това решение е задължително за нея за целите на оценката на проектопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището“.

(67) Въмква се нов член 15, озаглавен „Роля на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, по отношение на наблюдението на валидните за целия Съюз цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището“, който се формулира, както следва:

„1. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, редовно изготвя общ преглед за целия Съюз на ефективността на аеронавигационно обслужване в зоната на летището и връзката с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

2. За целите на изготвянето на прегледа, посочен в параграф 1, националните органи за надзор уведомяват Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, относно своите доклади, посочени в член 14, параграф 10, и предоставят всякаква друга информация, която Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, може да поиска за посочените цели“.

(68) Въмква се нов член 16, озаглавен „План за ефективност на мрежата“, който се формулира, както следва:

„1. За всеки референтен период управителният орган на мрежата изготвя проектоплан за ефективност на мрежата по отношение на всички предоставяни мрежови функции.

Проектопланът за ефективност на мрежата се съставя след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Той съдържа цели за ефективност в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите.

2. Проектопланът за ефективност на мрежата се представя на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и на Комисията.

По искане на Комисията Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, ѝ представя становище относно проектоплана за ефективност на мрежата въз основа на следните основни критерии:

а) разглеждане на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за времето, обхващащо както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

б) изчерпателност на проектоплана за ефективност на мрежата по отношение на данните и подкрепящите материали.

Ако Комисията установи, че проектопланът за ефективност на мрежата е изчерпателен и показва адекватни подобрения на ефективността, тя приема проектоплана за ефективност на мрежата като окончателен план. В противен случай Комисията може да поиска от управителния орган на мрежата да представи преработен проектоплан за ефективност на мрежата.“.

(69) Въмква се нов член 17, озаглавен „Преразглеждане на целите за ефективност и преработване на плановете за ефективност по време на даден референтен период“, който се формулира, както следва:

„1. Ако през даден референтен период валидните за целия Съюз цели за ефективност вече не са адекватни в контекста на значително променените обстоятелства и ако преразглеждането на целите е необходимо и пропорционално, Комисията преразглежда тези валидни за целия Съюз цели за ефективност. По отношение на това решение се прилага член 11. След такова преразглеждане определените доставчици на обслужване на въздушното движение приемат нови проектопланове за ефективност, по отношение на които се прилагат членове 13 и 14. Управителният орган на мрежата изготвя нов проектоплан за ефективност на мрежата, по отношение на който се прилага член 16.

2. Решението относно преразглежданите валидни за целия Съюз цели за ефективност, посочени в параграф 1, включва преходни разпоредби, докато започнат да се прилагат окончателните плановете за ефективност, приети съгласно член 13, параграф 6 и член 14, параграф 6.

3. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение могат да поискат разрешение от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, по отношение на аеронавигационното обслужване при прелитане, или от съответния национален орган за надзор по отношение на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, за преразглеждане на една или няколко цели за ефективност по време на даден референтен период. Такова искане може да бъде отправено, когато са достигнати алармените прагове или когато определените доставчици на обслужване на въздушното движение докажат, че първоначалните данни, предположения и обосновки, които са в основата на целите за ефективност, са в значителна степен и продължително време неточни поради обстоятелства, които са били непредвидими към момента на приемането на плана за ефективност.

4. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, по отношение на аеронавигационното обслужване при прелитане, или съответният национален орган за надзор — по отношение на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, разрешава на съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение да пристъпи към предвиденото преразглеждане само ако това е необходимо и пропорционално и ако преразгледаните цели за ефективност гарантират поддържането на съгласуваност с валидните за целия Съюз цели за ефективност. Ако има разрешение за преразглеждане, определените доставчици на обслужване на въздушното движение приемат нови проектопланове за ефективност в съответствие с процедурите, предвидени в членове 13 и 14.“.

(70) Вмъква се нов член 18, озаглавен „Прилагане на схемата за ефективност“, който се формулира, както следва:

„За прилагането на схемата за ефективност Комисията приема подробни изисквания и процедури по отношение на член 10, параграф 3 и членове 11, 12, 13, 14, 15, 16 и 17, по-специално що се отнася до разработването на проектопланове за ефективност, определянето на цели за ефективност, критериите и условията за тяхната оценка, методиката за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, наблюдението на ефективността и предписването на коригиращи мерки, както и графици за всички процедури. Тези изисквания и процедури се определят посредством акт за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2.“.

(71) Вмъква се нов член 20, озаглавен „Разходна база за таксите“, който се формулира, както следва:

„1. Разходната база за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоната на летището се състои от определените разходи, свързани с предоставянето на това обслужване в съответната зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и съответната зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището, както е определено в плановете за ефективност, приети в съответствие с членове 13 и 14.

2. Определените разходи, посочени в параграф 1, включват разходите за съответните съоръжения и услуги, включително съответните суми за лихва върху капиталовата инвестиция и амортизация на активите, а също така разходи за техническо обслужване, оперативни, управленски и административни разходи.

3. Определените разходи, посочени в параграф 1, включват и следните разходи:

а) разходи, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността;

б) разходи или части от тях, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение във връзка с надзора и сертифицирането им от страна на националните органи за надзор, освен ако държавите членки не използват други финансови ресурси за покриване на тези разходи;

в) разходи, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване и мрежови функции, включително задачите, възложени на управителния орган на мрежата, освен ако държавите членки не използват други финансови ресурси за покриване на тези разходи.

4. Определените разходи не включват разходите за санкции, наложени от държавите членки, както е посочено в член 42, нито разходите по коригиращи мерки, както е посочено в член 13, параграф 11 и член 14, параграф 10.

5. Не се позволява кръстосано субсидиране между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището. Разходите, които се отнасят както до аеронавигационното обслужване при прелитане, така и до аеронавигационното обслужване в зоната на летището, се разпределят пропорционално между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището въз основа на прозрачна методика. Кръстосаното субсидиране се позволява между различни аеронавигационни услуги, попадащи в една от тези две категории, само когато е обосновано с обективни причини и може да бъде ясно идентифицирано в съответствие с член 25, параграф 3.

6. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение предоставят подробна информация за своята разходна база на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, на националните органи за надзор и на Комисията. За тази цел разходите се разпределят в съответствие с разделянето на сметките, посочено в член 25, параграф 3, и като се разграничават разходите за персонал, оперативните разходи, различни от разходите за персонал, разходите за амортизация, цената на капитала, разходите за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и извънредните разходи.“.

(72) Въмква се нов член 21, озаглавен „Определяне на таксовите единици“, който се формулира, както следва:

„1. Таксовите единици се определят за една календарна година за всяка зона за събиране на такси въз основа на определените разходи и прогнозите за въздушното движение, утвърдени в плановете за ефективност, както и приложимите корекции, произтичащи от преходни години, и други приходи.

2. Таксовите единици се определят от националните органи за надзор след проверка от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, на тяхното съответствие с член 19, член 20 и с настоящия член. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че дадена таксова единица не отговаря на тези изисквания, въпросната таксова единица се преразглежда от съответния национален орган за надзор. Ако таксовата единица продължава да не отговаря на тези изисквания, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване и предоставя становище на Комисията в съответствие с член 24, параграф 2, а Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.

За целите на таксуването и когато претоварването създава значителни мрежови проблеми, включително влошаване на екологичните характеристики, Комисията може да определи чрез регламент за изпълнение, приет в съответствие с

процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, обща таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на Единното европейско небе, както и подробни правила и процедури за нейното прилагане. Общата таксова единица, посочена в първа алинея, се изчислява въз основа на среднопретеглената стойност на различните таксови единици на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване. Приходите от общата таксова единица се преразпределят, за да се постигне неутралност по отношение на приходите за съответните доставчици на обслужване на въздушното движение.“.

(73) Вмъква се нов член 22, озаглавен „Определяне на таксите“, който се формулира, както следва:

„1. Такси се събират от ползвателите на въздушното пространство за предоставянето на аеронавигационно обслужване при недискриминационни условия, като се отчита съответният продуктивен капацитет на различните типове въздухоплавателни средства. При начисляването на такси на различни ползватели на въздушното пространство, които са използвали едни и същи услуги, не се прави разграничение във връзка с националността или категорията на ползвателите.

2. Таксата за аеронавигационно обслужване при прелитане за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане се изчислява въз основа на таксовата единица, определена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане, и броя обслужени единици при прелитане за този полет. Таксата се състои от един или повече променливи елемента, всеки от които се основава на обективни фактори.

3. Таксата за аеронавигационно обслужване в зоната на летището за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището се изчислява въз основа на таксовата единица, определена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището, и броя обслужени единици в зоната на летището за този полет. За целите на изчисляването на таксата за аеронавигационно обслужване в зоната на летището подходът и отлитането на даден полет се отчитат като един полет. Таксата се състои от един или повече променливи елемента, всеки от които се основава на обективни фактори.

4. Може да се разрешава освобождаване от таксите за аеронавигационно обслужване за определени ползватели на въздушното пространство, по-специално за оператори на леки и държавни въздухоплавателни средства, при условие че разходите за такова освобождаване са осигурени от други източници и не се прехвърлят върху другите ползватели на въздушното пространство.

5. Таксите се модулират, за да се насърчат доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищата и ползвателите на въздушното пространство да подкрепят подобряването на екологичните характеристики или качеството на услугите, като например увеличено използване на устойчиви алтернативни горива, повишен капацитет, по-малко закъснения и устойчиво развитие, като същевременно се поддържа оптимално равнище на безопасност, по-специално за изпълнение на Европейския генерален план за УВД. Модулирането се състои от финансови предимства или загуби и трябва да бъде неутрално по отношение на приходите за доставчиците на обслужване на въздушното движение.“.

- (74) Въмква се нов член 23, озаглавен „Прилагане на схемата за таксуване“, който се формулира, както следва:

„За прилагането на схемата за таксуване Комисията приема подробни изисквания и процедури по отношение на членове 19, 20, 21 и 22, по-специално що се отнася до разходната база и определените разходи, определянето на таксовите единици, схемите от мерки за насърчаване и механизмите за разделяне на риска, както и модулирането на таксите. Тези изисквания и процедури се определят посредством акт за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2.“.

Нова глава IV: Управление на мрежата

- (75) Въвежда се нова глава IV, озаглавена „Управление на мрежата“.
- (76) Главата обхваща членове 26—31.
- (77) По отношение на членове 26, 27 и 29—31 се прави позоваване на точки 58, 60, 61 и 63 по-горе.
- (78) Новият член 28 е озаглавен „Прозрачност на финансовата отчетност на управителния орган на мрежата“ и текстът му гласи следното:

„1. Управителният орган на мрежата изготвя, представя и публикува своите финансови отчети. Тези отчети трябва да отговарят на международните счетоводни стандарти, приети от Съюза. Ако поради правния статут на управителния орган на мрежата не е възможно да се постигне пълно съответствие с международните счетоводни стандарти, управителният орган на мрежата прави всичко възможно, за да постигне исканото съответствие в максимално висока степен.

2. Управителният орган на мрежата публикува годишен отчет и редовно се подлага на независим одит.“.

Глава V: Въздушно пространство, оперативна съвместимост и технологични иновации

- (79) Глава IV се преномерираща на глава V и заглавието ѝ се преформулира на „Въздушно пространство, оперативна съвместимост и технологични иновации“.

- (80) Член 23 се преномерираща на член 32 и се преформулира, както следва:

„Без да засяга публикуваната от държавите членки аеронавигационна информация и по начин, който е в съответствие с тази публикация, Управителният орган на мрежата, в сътрудничество с Комисията, осигурява аеронавигационна информационна инфраструктура за целия Съюз с цел увеличаване на достъпността на електронната аеронавигационна информация с високо качество, представена по леснодостъпен начин и отговаряща на изискванията на всички заинтересовани ползватели по отношение на качеството и навременността на данните. Предоставената по този начин аеронавигационна информация представлява само информация, която отговаря на съществени изисквания, определени в точка 2.1 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2018/1139.“.

- (81) Член 24 се заличава.

(82) Добавя се нов член 33, озаглавен „Гъвкаво използване на въздушното пространство“, който се формулира, както следва:

„1. Като отчитат организацията на военните аспекти под тяхна отговорност, държавите членки осигуряват прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, както е описана от ИКАО и разработена от Евроконтрол, в рамките на Единното европейско небе, за да улеснят управлението на въздушното пространство и на въздушното движение в контекста на общата транспортна политика и в съответствие с Европейския генерален план за УВД.

2. Държавите членки докладват годишно на Комисията за прилагането, в контекста на общата транспортна политика, на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност.

3. След предоставяне на докладите от държавите членки, ако възникне необходимост от усилване и хармонизиране на прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство в рамките на Единното европейско небе, Комисията приема мерки в контекста на общата транспортна политика. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.“.

(83) Добавя се нов член 34, озаглавен „Координиране на SESAR“, който се формулира, както следва:

„Организациите, които отговарят за задачите, определени в правото на Съюза в областта на координацията на фазата на дефиниране на SESAR, фазата на развитие на SESAR и фазата на разгръщане на SESAR, в зависимост от случая, си сътрудничат за осигуряване на ефективна координация между посочените три фази, така че да се постигне безпрепятствен и своевременен преход между тях.

Всички съответни заинтересовани страни от гражданските и военните среди участват във възможно най-голяма степен.“.

ГЛАВА VI: Заключителни разпоредби

(84) Глава V се преномерираща на глава VI.

(85) Член 25 се заличава.

(86) Член 26 се преномерираща на член 36 и се променя, както следва:

а) Параграф 2 се преформулираща, както следва:

„Делегирането на правомощия, посочено в членове 6 и 26, се предоставя на Комисията за срок от седем години, [считано от датата на публикуване на настоящия регламент]. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“.

б) В параграф 3 позоваването на „член 11, параграф 7, член 17, параграф 3 и член 25“ се заменя с позоваване на „членове 6 и 26“;

в) В началото на параграф 4 се добавя ново изречение:

„Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.“.

г) В параграф 5 позоваването на „член 11, параграф 7, член 17, параграф 3 и член 25“ се заменя с позоваване на „членове 6 и 26“.

(87) Член 27 се преномерираща на член 37. В параграф 1 първото изречение се заменя със следното:

„Комисията се подпомага от Комитет за единно небе, наричан по-нататък „Комитета“, съставен от по двама представители от всяка държава членка и председателстван от представител на Комисията. Комитетът осигурява съответното отчитане на интересите на всички категории ползватели.“.

(88) Що се отнася до член 28, прави се позоваване на точка 45 по-горе.

(89) Член 29 се заличава.

(90) Член 30 се преномерираща на член 39 и се преформулира, както следва:

„Съюзът и неговите държави членки се стремят към и подкрепят разширяването на Единното европейско небе спрямо държави, които не са членки на Европейския съюз. За тази цел те предприемат в рамките на споразумения, сключени със съседни трети държави, разширяване на Единното европейско небе спрямо тези държави. Освен това те се стремят да си сътрудничат с тези държави в контекста на споразуменията относно мрежовите функции или в рамките на споразумението между Съюза и Евроконтрол за предоставяне на обща рамка за засилено сътрудничество, укрепващо „общоевропейското измерение“ на УВД.“.

(91) Член 31 се преномерираща на член 40. Заглавието се заменя със следното: „Съдействие от страна на други органи“ и този член се преформулира, както следва:

Комисията може да поиска съдействие от други органи за изпълнение на своите задачи съгласно настоящия регламент.“.

(92) Член 32 се преномерираща на член 41 и се преформулира, както следва:

„1. Нито националните органи за надзор, действайки в съответствие с националното си законодателство, нито Комисията, нито Агенцията, независимо дали в качеството си на орган за преглед на ефективността, или не, нито управителният орган на мрежата имат право да разкриват информация от поверителен характер, по-специално информацията относно доставчиците на аеронавигационно обслужване, техните делови отношения или техните разходни компоненти.

2. Параграф 1 не засяга правото за разкриване на информация от националните органи за надзор, от Комисията или от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, когато това е от основно значение за изпълнението на техните задължения, като в тези случаи разкриването на информация е пропорционално и е във връзка с легитимните интереси на доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищата или други заинтересовани страни за запазване на тяхната чувствителна търговска информация.

3. Информацията и данните, които се предоставят съгласно схемата за таксуване, предвидена в членове 19—24, по-специално що се отнася до определените разходи, действителните разходи и приходите от определените доставчици на обслужване на въздушното движение, се оповестяват публично.“.

(93) Член 33 се преномерираща на член 42. Първото изречение се преформулираща, както следва:

„Държавите членки предвиждат правила относно приложимите санкции за нарушаване на настоящия регламент и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, по-специално от страна на ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори и доставчиците на аеронавигационно обслужване, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им.“.

(94) Член 34 се преномерираща на член 43 и се преформулираща, както следва:

„1. Комисията извършва оценка на прилагането на настоящия регламент до 2030 г. Когато е оправдано за тази цел, Комисията може да изиска от държавите членки информация от значение за прилагането на настоящия регламент.

2. Комисията предава своите констатации на Европейския парламент и на Съвета. Констатациите от оценката се оповестяват публично.“.

(95) Член 35 се преномерираща на член 44. Пунктуацията се променя, вследствие на което текстът гласи следното:

„Настоящият регламент не възпрепятства прилагането на мерки от дадена държава членка до степента, до която те са необходими за защита на основните интереси на политиката за сигурността или отбраната. Такива мерки са по-специално мерките, които са императивни:

- а) за обзор на въздушното пространство, което е под отговорността на държавата членка, в съответствие с регионалните аеронавигационни споразумения в рамките на ИКАО, включително възможността за откриване, идентифициране и оценяване на всички въздухоплавателни средства, които използват това въздушно пространство, с оглед на защитата на безопасността на полетите и предприемане на действия за гарантиране на сигурността и отбраната;*
- б) в случай на сериозни международни безредици, които засягат поддържането на реда и законността;*
- в) в случай на война или сериозно международно напрежение, създаващо опасност от война;*
- г) за изпълнение на международните задължения на държава членка във връзка с поддържането на мира и международната сигурност;*
- д) за провеждането на военни операции и учения, включително необходимите възможности за ученията.“.*

(96) Член 36 се заличава.

(97) Член 37 се преномерираща на член 45 и се заличава позоваването на Регламент (ЕО) № 552/2004.

(98) Член 38 се преномерира на член 46. Неговият текст, предвиден в първоначалното предложение, е номериран като параграф 1 и се добавя следният параграф 2:

„2. Член 3, параграф 3 се прилага от [до Службата за публикации: моля, въведете датата — 48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент].

Членове 10—24 се прилагат, считано от 1 юли 2023 г. Член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004, както и актовете за изпълнение, приети въз основа на тях, продължават да се прилагат за целите на прилагането на схемите за ефективност и за таксуване във връзка с третия референтен период.

Член 26, параграф 3 и член 32 се прилагат за управителния орган на мрежата от деня, от който започне да се прилага решението за назначаване, прието в съответствие с член 27, параграф 2, след влизането в сила на настоящия регламент и включвайки посочените разпоредби.“.

Приложения

(99) Приложение I се заличава.

(100) Приложение II се преномерира на приложение I. Заглавието му се заменя със следното: „Условия, с които могат да бъдат обвързани сертификатите, посочени в член 6“. Текстът му се преформулира, както следва:

„Допълнителните условия, приложени към сертификатите, може, по целесъобразност, да бъдат свързани със следното:

а) ограничаване на операциите по обслужване, различни от операциите, които са свързани с осигуряването на аеронавигационно обслужване;

б) договори, споразумения или други ангажименти между доставчика на аеронавигационно обслужване и трета страна, които засягат услугата (услугите);

в) предоставяне на информация, която разумно се изисква за проверката на изискванията по член 6, параграф 1;

г) други правни условия, които не са специфични за аеронавигационното обслужване като условия, свързани с временното или окончателното прекратяване на действието на сертификата.“.

(101) Добавя се ново приложение II, озаглавено „Отменени регламенти и техните изменения“, което се формулира, както следва:

”

Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1)	
Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета	

<i>(OB L 96, 31.3.2004 г., стр. 10)</i>	
<i>Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета (OB L 96, 31.3.2004 г., стр. 20)</i>	
<i>Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета (OB L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.)</i>	<i>само членове 1, 2 и 3</i>

“

(102) Приложение III се изменя съгласно условията от настоящото изменено предложение.

С цел улесняване на прочита и проверката, тук е представен пълният текст на измененото предложение за кодификация.

Изменено предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за прилагането на Единното европейско небе

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид ☒ Договора за функционирането на Европейския съюз ☒
~~създаване на Европейската общност~~, и по-специално член ~~80~~, параграф ~~2~~ ☒ 100,
параграф 2 ☒ от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет²¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

- (1) Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета²³, Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета²⁴ и Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета²⁵ са били съществено

²¹ ~~ОВ С 241, 7.10.2002 г., стр. 24. ОВ С [...], [...] г., стр. [...].~~

²² ~~ОВ С 278, 14.11.2002 г., стр. 13. ОВ С [...], [...] г., стр. [...].~~

²³ Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

²⁴ Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

²⁵ Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

изменяни. Поради по-нататъшни изменения и с оглед на постигане на яснота посочените регламенти следва да бъдат преработени.

↓ 549/2004 съображение 1
(адаптиран)

~~Въвеждането на обща транспортна политика изисква ефикасна система за въздушен транспорт, която позволява безопасно и редовно обслужване на въздушния транспорт, като по този начин се улеснява свободното движение на стоки, хора и услуги.~~

↓ 549/2004 съображение 2
(адаптиран)

~~На извънредното си съвещание в Лисабон на 23 и 24 март 2000 г. Европейският съвет призова Комисията да представи предложения във връзка с управлението на въздушното пространство, контрола на въздушното движение и управлението на потоците въздушно движение на основата на работата на създадената от Комисията Група на високо равнище за единно европейско небе. Тази Група, съставена предимно от граждански и военни аеронавигационни органи в държавите-членки, представи своя доклад през ноември 2000 г.~~

↓ 1070/2009 съображение 2
(адаптиран)
⇒ нов

- (2) Приемането от Европейския парламент и Съвета на първия пакет от законодателството за Единното европейско небе, по-специално Регламент (ЕО) № 549/2004 ~~от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент)~~, Регламент (ЕО) № 550/2004 ~~от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)~~, Регламент (ЕО) № 551/2004 ~~от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)~~ и Регламент (ЕО) № 552/2004 ~~на Европейския парламент и на Съвета~~²⁶ ~~от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост)~~, положи солидна правна основа за непрекъснатото функционираща, оперативно съвместима и безопасна система за управление на въздушното движение (УВД). ⇒ Приемането на втория пакет, а именно

²⁶ Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26).

Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета²⁷, допълнително подкрепи инициативата за Единното европейско небе чрез въвеждането на концепциите за схема за ефективност на дейността и управителен орган на мрежата, за да се подобрят резултатите на европейската система за УВД. Регламент (ЕО) № 552/2004 беше отменен с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета²⁸, тъй като правилата, необходими за оперативната съвместимост на системите, съставните части и процедурите на УВД бяха включени в посочения регламент. ⇐

↓ нов

(3) За да се вземат предвид промените, въведени в Регламент (ЕС) 2018/1139, е необходимо съдържанието на настоящия регламент да се хармонизира с това на Регламент (ЕС) 2018/1139.

↓ 550/2004 съображение 3
(адаптиран)

~~Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. (рамков регламент)²⁹ определя рамката за създаването на единното европейско небе.~~

↓ 551/2004 съображение 4
(адаптиран)

~~Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. (Рамковият регламент)³⁰ определя рамката за създаването на единното европейско небе.~~

²⁷ Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система. (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34).

²⁸ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз, и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

²⁹ ~~Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник.~~

³⁰ ~~Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник.~~

↓ 551/2004 съображение 5
(адаптиран)

- (4) В член 1 от Чикагската конвенция за гражданско въздухоплаване от 1944 г. договарящите се страни признават, че „всяка страна има пълен и изключителен суверенитет на въздушното пространство над нейната територия“. В рамките на този суверенитет държавите членки на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒, като прилагат съответните международни конвенции, упражняват пълномощията на публичен орган при управление на въздушното движение.
-

↓ 1070/2009 съображение 1

- (5) Осъществяването на обща транспортна политика изисква ефикасна система за въздушен транспорт, която позволява безопасно, редовно и устойчиво функциониране на въздушния транспорт, като се оптимизира капацитетът и се улеснява свободното движение на стоки, хора и услуги.
-

↓ 1070/2009 съображение 37
(адаптиран)

⇒ НОВ

- (6) Едновременното преследване на целите по повишаването на стандартите за безопасност на въздушното движение и подобряването на цялостното функциониране на УВД и ☒ аеронавигационното обслужване ☒ (АНО) за общото въздушно движение в Европа налага изискването да се отчита човешкият фактор. Поради това държавите членки следва да ~~обмислят въвеждане на~~ ⇒ се придържат към ⇐ принципите на „културата на справедливост“. ⇒ Становищата и препоръките на експертната група по човешкото измерение³¹ на Единното европейско небе следва да бъдат разглеждани и вземани предвид. ⇐
-

↓ НОВ

- (7) Подобряването на екологичните показатели на УВД също пряко допринася за постигането на целите на Парижкото споразумение и Европейския зелен пакт на Комисията, по-специално чрез намаляване на емисиите от въздухоплаването.

³¹

C(2017) 7518 final

↓ 549/2004 съображение 6
(адаптиран)

(8) — ~~⊗~~ През 2004 г. ~~⊗~~ Държавите членки ~~са приели~~ приеха обща декларация по военните въпроси, свързани с Единното европейско небе³². В съответствие с тази декларация държавите членки трябва по-специално да засилят гражданско-военното сътрудничество и, ако се счита за необходимо и до степен, която се счита за необходима от всички засегнати държави членки, да улеснят сътрудничеството между своите въоръжени сили по всички въпроси на управлението на въздушното движение.

↓ 549/2004 съображение 3

~~Гладкото функциониране на системата за въздушен транспорт изисква съвместими и е високо равнище на безопасност аеронавигационни услуги, позволяващи оптимално използване на европейското въздушно пространство, и съвместими и е високо равнище на безопасност въздушни пътувания, означавайки задължението за общ интерес на аеронавигационното обслужване включително задълженията за обществено обслужване. Това трябва да се извършва в съответствие с най-високите стандарти на отговорност и компетентност.~~

↓ 549/2004 съображение 4

~~Инициативата за единно европейско небе трябва да бъде разработена в съответствие със задълженията, произтичащи от членството на Общността и нейните страни членки в Евроконтрол, както и в съответствие с принципите, установени в Чикагската конвенция за Международно гражданско въздухоплаване от 1944 г.~~

↓ 549/2004 съображение 5
(адаптиран)

(9) Решенията, свързани със съдържанието, обхвата или извършването на военни операции и учения, не попадат в сферата на компетентност на ~~Общността~~
⊗ Съюза съгласно член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз ~~⊗~~.

³² Виж страница 9 от настоящия брой на Официален вестник.

↓ 549/2004 съображение 23
(адаптиран)

~~Мерки за засилено сътрудничество при използването на летище Гибралтар бяха договорени в Лондон на 2 декември 1987 г. между Кралство Испания и Обединеното кралство в Обща декларация на министрите на външните работи на двете държави. Тези мерки все още не са влезли в сила.~~

↓ 550/2004 съображение 1

~~Държавите членки са преструктурирали в различна степен своите национални доставчици на аеронавигационно обслужване чрез повишаване на тяхното ниво на автономност и свободата да предоставят обслужване. Все по-наложително е да се гарантира удовлетворяване на минималните изисквания на обществен интерес в така създадената нова среда.~~

↓ 550/2004 съображение 4

~~За създаването на единното европейско небе трябва да се приемат мерки за осигуряване на безопасно и ефикасно предоставяне на аеронавигационно обслужване, съвместимо с организацията и използването на въздушното пространство, както е предвидено в Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)³³. Създаването на хармонизирана организация за предоставяне на такова обслужване е важно, за да се отговори адекватно на изискванията на потребителите на въздушното пространство, както и да се регулират безопасността и ефикасността на въздушното движение.~~

↓ 551/2004 съображение 1

~~Създаването на единно европейско небе изисква хармонизиран подход за регулиране на организацията и използването на въздушното пространство.~~

↓ 551/2004 съображение 2
(адаптиран)

~~В доклада на Групата на високо равнище за единно европейско небе от ноември 2002 г. се отчита, че въздушното пространство трябва да бъде проектирано, регулирано и стратегически управлявано на базата на цяла Европа.~~

³³

~~Виж страница 20 от настоящия брой на Официален вестник.~~

↓ 551/2004 съображение 3
(адаптиран)

~~В комуникето на Комисията за създаването на единно европейско небе от 30 ноември 2001 г. се призовава за извършването на структурна реформа, която да даде възможност да се създаде единно европейско небе чрез все по-интегрирано управление на въздушното пространство и разработването на нови концесии и процедури за управление на въздушното движение.~~

↓ 551/2004 съображение 6

~~Въздушното пространство е общ ресурс за всички категории ползватели и трябва да се използва гъвкаво от всички тях, като се осигури справедливост и прозрачност, като същевременно се отчитат нуждите от сигурност и отбрана на държавите-членки и техните ангажименти в международните организации.~~

↓ 551/2004 съображение 7

~~Ефикасното управление на въздушното пространство е основата за увеличаване на капацитета на системата за обслужване на въздушното движение за предоставяне на оптимален отговор на различните изисквания на потребителите и за постигане на най-гъвкаво използване на въздушното пространство.~~

↓ 549/2004 съображение 8

~~Поради всички тези причини и с цел разширяване на единното европейско небе, за да включи то по-голям брой европейски страни, Общността трябва, като отчита развитието в Евроконтрол, да установи общи цели и програма за действие, за да мобилизира усилията на Общността, на държавите-членки и на различните икономически заинтересовани страни, за създаване на по-интегрирано оперативно въздушно пространство единното европейско небе.~~

↓ 549/2004 съображение 24

~~Тъй като целта на настоящия регламент — създаването на единно европейско небе — не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки поради транснационалния мащаб на действие и, следователно, може да бъде постигната по-добре на ниво Общност, едновременно с това, че дава възможност за подробни правила за прилагане, отчитайки специфичните местни условия, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, установен в посочения член, настоящият регламент не излиза извън необходимото за постигането на тази цел.~~

↓ 549/2004 съображение 9

~~Когато държавите-членки предприемат действия за осигуряване на съответствие с изискванията на Общността, органите, проверяващи съответствието, трябва да бъдат достатъчно независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване.~~

↓ 549/2004 съображение 10

~~Изисква се службите за аеронавигационно обслужване, и по-специално службите за въздушните потоци, които са сравними с публични органи, да бъдат функционално и структурно разделени; те са в същото време организирани под много различни правни форми в отделните държави-членки.~~

↓ 549/2004 съображение 11

~~Когато се изискват независими одити, свързани с доставчиците на аеронавигационно обслужване, проверките, извършвани от официални одиторски органи на държавите-членки, в които това обслужване се предоставя от администрацията или от публична структура под надзора на посочените по-горе органи, би следвало да се признават като независим одит, независимо дали докладите за одита са публични или не.~~

↓ 1070/2009 съображение 9

(адаптиран)

⇒ НОВ

- (10) За осигуряването на последователен и надежден надзор върху предоставянето на обслужване в рамките на цяла Европа на националните органи за надзор следва да се гарантира достатъчна независимост и ресурси. ~~Тази независимост~~ Това не следва да препятства ~~тези органи~~ ☒ националният орган за надзор ☒ да ⇒ бъде част от регулаторен орган, компетентен за няколко регулирани сектора, ако този регулаторен орган изпълнява изискванията за независимост, нито да бъде съчетан с националния орган за защита на конкуренцията от гледна точка на своята организация. ⇐ ~~при изпълнението на техните задачи в дадена административна рамка.~~

↓ НОВ

- (11) Финансирането на националните органи за надзор следва да гарантира тяхната независимост и да им позволява да функционират в съответствие с принципите на справедливост, прозрачност, липса на дискриминация и пропорционалност. Подходящите процедури за назначаване на персонал следва да допринасят за гарантиране на независимостта на националните органи за надзор, като гарантират по-специално, че лицата, отговарящи за стратегически решения, се

назначават от публичен орган, който не упражнява пряко права на собственост върху доставчиците на аеронавигационно обслужване.

↓ 1070/2009 съображение 10

⇒ нов

- (12) Националните органи за надзор играят ключова роля в реализирането на Единното европейско небе и поради това ~~Комисиите~~ ⇒ те ⇐ следва да ~~улеснява сътрудничеството помежду им~~ ⇒ си сътрудничат помежду си ⇐, за да се даде възможност за обмен на ⇐ информация за тяхната работа и принципи на вземане на решения, ⇐ най-добри практики ⇒ и процедури, както и по отношение на прилагането на настоящия регламент, ⇐ и за развитие разработване на общ подход, включително чрез засилено сътрудничество на регионално равнище. Това сътрудничество следва да се осъществява редовно.

↓ 550/2004 съображение 6

~~Държавите-членки са отговорни за следенето на безопасното и ефективно осигуряване на аеронавигационно обслужване и за контрола на спазването на общите изисквания, установени на общностно равнище, от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване.~~

↓ 550/2004 съображение 7

~~На държавите-членки би трябвало да се разреши да възложат на признатите организации, които имат технологичен опит, проверката на спазването на общите изисквания, установени на общностно равнище, от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване.~~

↓ 549/2004 съображение 17

(адаптиран)

~~Социалните партньори трябва да бъдат информирани и консултирани по подходящ начин за всички мерки, които имат значим социален ефект. Трябва да се направи консултация също така с Комитета за секторен диалог, създаден с Решение 1998/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. за създаване на Комитети за секторен диалог, насърчаващи диалога между социалните партньори на европейско ниво³⁴.~~

³⁴

ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27.

- (13) Сътрудничеството между доставчиците на аеронавигационно обслужване е важен инструмент за подобряване на функционирането на европейската система за УВД и следва да се насърчава. Държавите членки следва да могат да установяват механизми за сътрудничество, които не се ограничават до предварително определени форми на сътрудничество и географски области.
- (14) Сертифицирането за безопасност и надзорът на безопасността на доставчиците на аеронавигационно обслужване; се провеждат от националните компетентни органи или от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (Агенцията) съгласно изискванията и процедурите, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. За предоставянето на аеронавигационно обслужване са необходими допълнителни изисквания, свързани с финансовата стабилност, отговорността и застрахователното покритие, и те трябва да бъдат предмет на икономически сертификат. Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да могат да предлагат услуги в Съюза само ако притежават както сертификат за безопасност, така и икономически сертификат.
- (15) Не следва да се допуска дискриминация между ползвателите на въздушното пространство във връзка с осигуряването на еквивалентно аеронавигационно обслужване.
- (16) Обслужването на въздушното движение, предоставяно на изключителна основа, следва да бъде предмет на определени минимални изисквания на обществен интерес.
- (17) Доставчиците на обслужване на въздушното движение или летищните оператори следва да имат възможност да възлагат комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, аеронавигационно информационно обслужване (AIS), услуги за данни за въздушното движение (ADS), метеорологично обслужване (MET) или обслужване на въздушното движение в зоната на летището при пазарни условия, без да се засягат изискванията за безопасност, ако установят, че такова възлагане повишава ефективността на разходите. Очаква се възможността да се прибягва до такова възлагане да позволи повече гъвкавост и да насърчи иновациите в обслужването, без да засяга специфичните потребности на военните сили по отношение на поверителността, оперативната съвместимост, устойчивостта на системата, достъпа до данни и сигурността на УВД.
- (18) Когато обслужването на въздушното движение в зоната на летището се възлага на подизпълнител, то не следва да подлежи нито на схемата за таксуване, определена в настоящия регламент, нито на член 1, параграф 4 от Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³⁵, свързана с приложимостта на тази схема.
- (19) Предоставянето на обслужване на въздушното движение при прелитане следва да бъде организационно отделено от предоставянето на CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището, включително чрез

³⁵

Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

отделно счетоводство, за да се гарантира прозрачност и да се избегне дискриминация, кръстосано субсидиране и нарушаване на конкуренцията.

- (20) Когато е приложимо, поръчките за аеронавигационно обслужване следва да се възлагат съгласно Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁶ и Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁷. Националните органи за надзор следва да гарантират спазването на изискванията за възлагане на обществени поръчки за аеронавигационно обслужване.
- (21) Управлението на движението на безпилотни въздухоплавателни средства изисква наличността на общи информационни услуги. За да се ограничат разходите за такова управление на движението, цените за общите информационни услуги следва да се основават на разходи и разумна надценка с цел печалба и следва да подлежат на одобрение от националните органи за надзор. За да може да се предоставя услугата, доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да предоставят необходимите данни
- (22) Схемите за ефективност и за таксуване имат за цел да направят аеронавигационното обслужване, предоставяно при условия, различни от пазарните, икономически по-ефективно и да насърчават по-доброто качество на услугите, и за целта следва да включват подходящи стимули. Предвид тази цел схемите за ефективност и за таксуване не следва да обхващат услугите, предоставяни при пазарни условия.
- (23) За да бъде възможно най-ефективен, необходимият надзор по отношение на схемите за ефективност и за таксуване следва да бъде насочен към определените доставчици на обслужване на въздушното движение.
- (24) Задълженията по отношение на надзора на схемите за ефективност и за таксуване следва да бъдат разделени по подходящ начин.
- (25) Предвид трансграничните и мрежовите елементи, присъщи на предоставянето на аеронавигационно обслужване при прелитане и факта, че вследствие на това ефективността се оценява спрямо валидни за целия Европейски съюз цели, орган на Съюза следва да отговаря за оценката и одобрението на плановите и целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, и неговите решения следва да подлежат на съдебен контрол от апелативен орган и в крайна сметка от Съда на Европейския съюз. За да се гарантира, че задачите се изпълняват с висока степен на експертен опит и необходимата независимост, този орган на Съюза следва да бъде Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, функциониращ в съответствие със специалните правила за управление, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. Като се вземат предвид техните познания за местните обстоятелства, необходими за оценяване на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, националните органи за надзор следва да отговарят за оценката и одобрението на плановите и целите за ефективност за аеронавигационното обслужване в зоната на летището. Разпределянето на разходите между аеронавигационното обслужване при

36 Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

37 Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището представлява една операция, която се отнася до двата вида обслужване, и следователно подлежи на надзор от страна на Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността.

- (26) Проектите на планове за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището следва да са съгласувани със съответните цели за ефективност за целия Съюз и да отговарят на определени критерии за качество, за да гарантират възможно най-добре, че поставените цели действително се постигат. Процедурата по оценяване следва да гарантира, че недостатъците се коригират бързо.
- (27) Ефективността на мрежовите функции следва да подлежи на оценка по специфични за тях критерии, които вземат предвид специфичното естество на тези функции. Мрежовите функции следва да бъдат съобразени с целите за ефективност в ключовите за ефективността области: безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите.
- (28) Схемата за таксуване следва да се основава на принципа, че ползвателите на въздушното пространство следва да заплащат разходите по предоставяне на получените услуги, но следва да се вземат предвид само разходите, които могат да бъдат начислени на тази услуга и не се покриват по друг начин. Разходите, свързани с управителния орган на мрежата, следва да бъдат включени в определените разходи, които могат да бъдат начислени на ползвателите на въздушното пространство. Таксите следва да насърчават безопасното, ефикасно, ефективно и устойчиво предоставяне на аеронавигационно обслужване с цел постигане на високо равнище на безопасност и разходна ефективност, както и постигане на целите за ефективност на дейността, и да стимулират осигуряването на интегрирано обслужване, същевременно намалявайки въздействието на авиацията върху околната среда.
- (29) Предвид трансграничния характер на въздухоплаването, на нивото на Съюза следва да се въведат механизми за променяне на таксите с цел подобряване на екологичните характеристики и качеството на услугите, особено чрез увеличено използване на устойчиви алтернативни горива, увеличен капацитет и намаляване на закъсненията, като същевременно се поддържа оптимално ниво на безопасност. Националните органи за надзор следва също така да имат възможността да установяват механизми на местно равнище по отношение на обслужването в зоната на летището.
- (30) За да се стимулират ползвателите на въздушното пространство да летят по най-краткия възможен маршрут, особено в периоди на претоварване, следва да бъде възможно да се установи обща таксова единица за обслужване при прелитане във въздушното пространство на Единното европейско небе. Определянето на такава обща таксова единица следва да бъде неутрално спрямо приходите за доставчиците на обслужване на въздушното движение.
- (31) Следва да се предвиди разпоредба за прозрачност на счетоводните отчети на доставчиците на аеронавигационно обслужване като начин за предотвратяване на кръстосано субсидиране и на произтичащите от него нарушения.
- (32) Мрежовите функции на УВД следва да допринасят за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подпомагат постигането на целите за ефективност на Съюза. Те следва да гарантират устойчивото, ефективно и

оптимално за околната среда използване на въздушното пространство и на оскъдните ресурси, да отразяват оперативните нужди при разгръщането на европейската мрежова инфраструктура за УВД и да осигуряват подкрепа в случай на кризи в мрежата. Редица задачи, допринасящи за изпълнението на тези функции, следва да се изпълняват от управителен орган на мрежата, чиято работа следва да включва всички оперативни заинтересовани страни.

(33) В процеса на вземане на съвместни решения, по отношение на решенията, които се вземат от управителния орган на мрежата, предимство има интересът на мрежата. Поради това в действията си участниците в процеса на съвместно вземане на решения следва да се ръководят възможно най-много от мотива за подобряване на функционирането и ефективността на мрежата. Процедурата на вземане на съвместни решения следва да защитава интересите на мрежата и да бъде такава, че при всяка възможност да се намират решения на проблемите и да се постига консенсус.

(34) За да се подобри ориентирането на доставчиците на обслужване на въздушното движение към клиентите им и да се увеличи възможността ползвателите на въздушно пространство да въздействат върху решенията, които ги засягат, следва да се повиши ефективността на консултациите и участието на заинтересованите страни при вземането на важни оперативни решения от страна на доставчиците на обслужване на въздушното движение.

↓ 1070/2009 съображение 11
(адаптиран)

~~Условията, приложени към сертификатите, би трябвало да бъдат обективни, недискриминационни, пропорционални и прозрачни, както и да бъдат сравними със съответните международни стандарти.~~

↓ 550/2004 съображение 2
(адаптиран)

~~Докладът на Групата на високо равнище за единно европейско небе от ноември 2000 г. потвърди необходимостта от създаване на правила на общностно равнище за разграничаване на функциите на регламентиране и на предоставяне на услуги, както и за въвеждане на система за сертифициране, насочена към спазване на изискванията на обществен интерес, най-вече във връзка с безопасността и подобряване на механизма за определяне на таксите.~~

↓ 550/2004 съображение 10

~~Едновременно с гарантирането на непрекъснатост при осигуряването на аеронавигационно обслужване трябва да се създаде единна система за сертифициране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, която да представлява средство за определяне на правата и задълженията на тези доставчици и за редовно следене на изпълнението на тези изисквания.~~

↓ 550/2004 съображение 12

~~Сертификатите би трябвало да се признават взаимно във всички държави-членки, за да се позволи на доставчиците на аеронавигационно обслужване да предоставят такова обслужване в държава-членка, различна от държавата, в която те са получили своите сертификати, при спазване ограниченията на изискванията за безопасност.~~

↓ 550/2004 съображение 14

~~За улесняване на безопасното предаване на въздушното движение през границите на държавите-членки в интерес на ползвателите на въздушното пространство и техните пътници, системата за сертифициране трябва да предвижда рамка, която да дава възможност на държавите-членки да определят доставчици на аеронавигационно обслужване независимо от мястото им на сертифициране.~~

↓ 550/2004 съображение 5

~~Осигуряването на аеронавигационно обслужване, както се предвижда от настоящия регламент, е свързано с упражняване на пълномощия от обществен орган, който нямат икономически характер, който да оправдае прилагането на правилата на Договора за конкуренцията.~~

↓ 550/2004 съображение 13

~~Предоставянето на комуникационни, навигационни и обзорни услуги, както и на аеронавигационно информационно обслужване би трябвало да бъде организирано при пазарни условия, като едновременно с това се отчитат специфичните характеристики на такова обслужване и се поддържа високо равнище на безопасност.~~

↓ 550/2004 съображение 15

~~На базата на своя анализ на безопасността, държавите-членки трябва да могат да определят един или повече доставчици на метеорологично обслужване по отношение на цялото или част от въздушното пространство, което се намира под тяхна отговорност, без да е необходимо да се организира търг.~~

↓ 550/2004 съображение 19

~~Условията за определяне на таксите, прилагани към ползвателите на въздушното пространство, би трябвало да бъдат справедливи и прозрачни.~~

↓ 550/2004 съображение 20

~~Таксите за ползвателите трябва да предвиждат възнаграждение за съоръженията и предоставеното обслужване от доставчиците на аеронавигационно обслужване и държавите-членки. Нивото на таксите за ползвателите трябва да бъде пропорционално на разходите, като се отчитат целите за безопасност и икономическа ефективност.~~

↓ 550/2004 съображение 21

~~Не следва да се допуска дискриминация между ползвателите на въздушното пространство във връзка с осигуряването на еквивалентно аеронавигационно обслужване.~~

↓ 550/2004 съображение 22

~~Доставчиците на аеронавигационно обслужване предлагат определени съоръжения и услуги, пряко свързани с експлоатацията на въздухоплавателното средство, разходите за които те би трябвало да могат да покриват в съответствие с принципа „заплащане от ползвателя“, което означава, че ползвателите на въздушното пространство би трябвало да заплащат изцяло или във възможно най-голяма степен разходите, които възникват в точката на използване.~~

↓ 550/2004 съображение 23

~~Важно е да се осигури прозрачност на разходите, които възникват поради използване на тези съоръжения или услуги. Съответно, всички промени, въвеждани в системата или нивото на таксите, трябва да бъдат обяснявани на ползвателите на въздушното пространство; такива промени или инвестиции, предлагани от доставчиците на аеронавигационно обслужване, трябва да бъдат обяснявани като част от обмена на информация между техните управителни органи и ползвателите на въздушното пространство;~~

↓ 550/2004 съображение 24

~~Би трябва да съществува възможност за модулиране на таксите в известна степен, което да допринася за максимално увеличение на капацитета на цялата система. Финансовите стимули могат да бъдат полезен начин за ускоряване на въвеждането на наземно или бордово оборудване, което увеличава капацитета, за възнаграждаване на доброто функциониране или за преодоляване неудобствата от избора на по-малко желани въздушни трасета.~~

↓ 550/2004 съображение 25

~~В контекста на тези приходи, които трябва да осигурят разумна възвръщаемост на активите, и в пряка връзка със съестестванията, постигнати чрез ефективни подобрения, Комисията би трябвало да проучи възможността за създаване на резерв, насочен към намаляване на влиянието при внезапно повишаване на таксите за ползвателите на въздушното пространство в периоди на намалени нива на въздушния трафик.~~

↓ 550/2004 съображение 26

~~Комисията би трябвало да проучи възможността за организиране на временна финансова помощ за мерки, насочени към увеличаване на капацитета на европейската система за контрол на въздушното движение като цяло.~~

↓ 550/2004 съображение 27

~~Установяването и налагането на такси за ползвателите на въздушното пространство трябва редовно да бъдат преглеждани от Комисията в сътрудничество с Еуроконтрол, както и с националните надзорни органи и ползвателите на въздушното пространство.~~

↓ 551/2004 съображение 8

~~Дейностите на Еуроконтрол потвърждават, че не е реалистично да се очаква, че трасовата мрежа и структурата на въздушното пространство могат да бъдат разработени изолирано, тъй като всяка държава-членка представлява неразделен елемент от европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN) както вътре, така и извън Общността.~~

↓ 551/2004 съображение 13

~~От особено значение е да се постигне обща, хармонизирана структура на въздушното пространство по отношение на трасета и сектори, да се установят общите принципи, на които да се изгражда настоящата и бъдещата организация на въздушното пространство, както и да се проектира и управлява въздушното пространство в съответствие с хармонизирани правила.~~

↓ НОВ

(35) Наличието на съответните оперативни данни е от съществено значение за осигуряването на възможност за гъвкаво предоставяне на услуги за данни за въздушното движение както на трансгранично равнище, така и на равнището на Съюза. Следователно подобни данни следва да се дават на разположение на съответните заинтересовани лица, включително на потенциалните нови

доставчици на услуги за данни за въздушното движение. Точността на информацията, включително тази за състоянието на въздушното пространство и специфичните ситуации при въздушното движение, както и навременното разпространяване на тази информация към гражданските и военните ръководители на полети оказват пряк ефект върху безопасността и ефективността на операциите. Навременният достъп до актуализирана информация за състоянието на въздушното пространство е от първостепенно значение за всички страни, които искат да се възползват от предимствата на наличните структури на въздушното пространство, когато попълват своите планове на полетите.

↓ 550/2004 съображение 16

~~Доставчиците на аеронавигационно обслужване би трябвало да установят и поддържат тясно сътрудничество с военните органи, отговорни за дейностите, които могат да повлияят върху общия въздушен трафик, като за целта се разработят съответни ангажименти и мерки.~~

↓ 550/2004 съображение 17

~~Счетоводните сметки на всички доставчици на аеронавигационно обслужване трябва да бъдат прозрачни във възможно най-висока степен.~~

↓ 550/2004 съображение 18

~~Въвеждането на хармонизирани принципи и условия за достъп до оперативните данни би трябвало да улеснява осигуряването на аеронавигационно обслужване и операциите на ползвателите на въздушното пространство и летищата в новата среда.~~

↓ 551/2004 съображение 9

~~Всё по-интегрирано оперативно въздушно пространство би трябвало да бъде създадено за преминаващия общ въздушен трафик в горното въздушно пространство; връзката между горното и долното въздушно пространство трябва съответно да бъде определена.~~

↓ 551/2004 съображение 10

~~Европейски горен район за полетна информация, обхващащ горното въздушно пространство, което под отговорността на държавите-членки в обхвата на настоящия регламент, би трябвало да улесни общото планиране и публикацията на аеронавигационна информация, като по този начин се преодоляват регионалните затруднения и пречки.~~

↓ 1070/2009 съображение 30

(адаптиран)

⇒ НОВ

- (36) Осигуряването на ~~съвременна~~ пълна, висококачествена и навременна аеронавигационна информация оказва значително въздействие върху безопасността и улесняването на достъпа до въздушното пространство на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ и ⇒ възможностите за придвижване ⇐ ~~свободата на движение~~ в него. ~~Вземайки предвид Генералния план за УВД, Комисията следва да поеме инициативата да модернизира посочения сектор в сътрудничество с Евроконтрол и да гарантира достъпа на ползвателите до тези данни посредством единен общодостъпен пункт, осигуряващ модерен, лесен за ползване и валидиран интегриран брифинг.~~ ⇒ Достъпът до тези данни следва да бъде улеснен чрез подходяща информационна инфраструктура ⇐.

↓ НОВ

- (37) Безопасното и ефективно използване на въздушното пространство може да се постигне само чрез тясно сътрудничество между гражданските и военните му ползватели, което на практика се основава главно на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство и ефективна координация между гражданските и военните ползватели, както е установено от ИКАО. Следва да бъдат установени правила с цел да се гарантира прилагането на тази концепция, а Комисията следва да бъде оправомощена да въведе мерки за гарантиране на по-голяма хармонизация.
- (38) Проектът SESAR има за цел да даде възможност за безопасно, ефективно и устойчиво от екологична гледна точка развитие на въздушния транспорт чрез модернизиране на европейската и световната система за УВД. За да се допринесе за нейната максимална ефективност, следва да се осигури добра координация между отделните етапи на проекта. Европейският генерален план за УВД следва да произтича от етапа на определяне от проекта SESAR и да допринася за постигане на целите за ефективност за целия Европейски съюз.
- (39) Понятието за съвместни проекти следва да бъде насочено към своевременното, координирано и синхронизирано осъществяване на основните оперативни промени, посочени в европейския генерален план за УВД, които имат отражение върху цялата мрежа. Комисията ще бъде натоварена с провеждането на анализ на разходите и ползите по отношение на финансирането с цел да се ускори разгръщането на проекта SESAR.
- (40) Спазването на изискванията за системи и съставни части, въведени с Регламент (ЕС) 2018/1139, следва да гарантира оперативната съвместимост на тези системи и съставни части в полза на Единното европейско небе.

↓ 551/2004 съображение 11

~~Ползвателите на въздушното пространство са изправени пред коренно различни условия за достъп до въздушното пространство на Общността и свобода на движение в него. Това се дължи на недостатъчната хармонизация при класификацията на въздушното пространство.~~

↓ 551/2004 съображение 12

~~Преконачната конфигурация на въздушното пространство би трябвало да се основава на оперативните изисквания независимо от съществуващите граници. Би трябвало да бъдат разработени единни общи принципи за създаване на еднакви блокове въздушно пространство в сътрудничество с и на базата на технически консултации от страна на Евроконтрол.~~

↓ 551/2004 съображение 14

~~Концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство трябва да се прилага ефективно; необходимо е да се оптимизира използването на сектори от въздушното пространство, особено в пиковите периоди за общия въздушен трафик и във въздушно пространство с голям трафик, като за целта държавите-членки си сътрудничат по отношение използването на тези сектори за военни операции и тренировки. За тази цел е необходимо да се осигурят съответните ресурси за ефективно въвеждане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, като се отчитат както гражданските, така и военните изисквания.~~

↓ 551/2004 съображение 15

~~Държавите-членки би трябвало да предприемат сътрудничество със съседните държави-членки за прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство през националните граници.~~

↓ 551/2004 съображение 16

~~Разликите при организацията на гражданско-военното сътрудничество в Общността ограничават еднородното и навременно управление на въздушното пространство и въвеждането на промени. Успехът на единното европейско небе зависи от ефективното сътрудничество между гражданските и военните органи без да се нарушават прерогативите и отговорностите на държавите-членки в областта на отбраната.~~

↓ 551/2004 съображение 17

~~Военните операции, тренировки и учения би трябвало да бъдат охранявани, когато прилагането на общи принципи и критерии заплашва тяхното безопасно и ефективно изпълнение.~~

↓ 551/2004 съображение 18

~~Би следвало да се въведат адекватни мерки за повишаване на ефективността на управление на въздушните потоци с цел да се подпомагат съществуващите оперативни звена, включително Централното бюро за управление на потоците на Евроконтрол, за осигуряване на ефикасни полетни операции.~~

↓ 549/2004 съображение 7

~~Въздушното пространство представлява ограничен ресурс, чието оптимално и ефикасно използване ще бъде възможно само ако се вземат предвид изискванията на всички потребители, а също така където е уместно и изискванията — представени в цялостно развитие — на процеса за вземане на решения и въвеждането на единно европейско небе, включително на Комитета за единно небе.~~

↓ 549/2004 съображение 25

~~Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, би следвало да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за създаване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията³⁸.~~

↓ 549/2004 съображение 26
(адаптиран)

~~Член 8, параграф 2 от Правилника за дейността на комитети³⁹, установени съгласно член 7, параграф 1 от Решение 1999/468/ЕО предвижда стандартно правило, в съответствие с което председателят на комитета може да реши да покани трети страни на съвещание на този комитет. Ако е подходящо, председателят на Комитета за единно небе би следвало да покани представители на Евроконтрол да вземат участие в съвещанията като наблюдатели или експерти;~~

³⁸

ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

³⁹

ОВ C 38, 6.2.2001 г., стр. 3.

↓ 549/2004 съображение 18

~~Заинтересовани страни като доставчици на авионавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство, летища, производители на авиационно оборудване и техника, и професионални представителни органи трябва да имат възможност да съответстват Комисията по техническите аспекти на въвеждането на единното европейско небе.~~

↓ 549/2004 съображение 12

~~Желателно е единното европейско небе да се разшири спрямо трети европейски държави или в рамката на участие на Общността в работата на Евроконтрол, или чрез споразумения, сключени между Общността и тези държави.~~

↓ 549/2004 съображение 13

~~Приєдиняването на Общността към Евроконтрол е важен компонент при създаването на паневропейско въздушно пространство.~~

↓ 549/2004 съображение 14

~~В процеса на създаване на единно европейско небе Общността би следвало, където е подходящо, да развива сътрудничество на най-високо ниво с Евроконтрол, за да осигури регулативно единство и съвместимост при подходите, както и да избегне дублиране на работата, извършвана от двете страни.~~

↓ 549/2004 съображение 15
(адаптиран)

~~В съответствие със заключенията на Групата на високо равнище, Евроконтрол е органът, който има съответния опит да подкрепя Общността в нейната роля на регулатор. Би следвало също да бъдат разработени съответните правила за прилагане по въпроси от компетентността на Евроконтрол в резултат от възложените на тази организация мандати и те да са предмет на условията, които трябва да бъдат включени в рамката на сътрудничество между Комисията и Евроконтрол.~~

↓ 549/2004 съображение 16

~~Разработването на мерките, необходими за създаване на единно европейско небе, изисква обширни консултации с икономически и социално заинтересовани страни.~~

↓ 550/2004 съображение 8

~~Гладкото функциониране на системата за въздушен транспорт изисква също така еднакви и високи стандарти за безопасност за доставчиците на аеронавигационно обслужване.~~

↓ 550/2004 съображение 9

~~Трябва да бъдат разработени мерки за хармонизиране на системите за лицензиране на ръководители на полети, за да се увеличи наличността на ръководители на полети и да се насърчи взаимното признаване на лицензи.~~

↓ 550/2004 съображение 28

~~Поради специфичната чувствителност към информацията, засягаща доставчиците на аеронавигационно обслужване, националните надзорни органи би трябвало да се въздържат от разкриване на информация, която е предмет на професионална тайна, без това да пречи на създаването на механизъм за следене и публикуване на ефективността на доставчиците на обслужване,~~

↓ 549/2004 съображение 19

~~Ефективността на системата за аеронавигационно обслужване като цяло на европейско ниво би следвало да бъде оценявана редовно, като се обърне дължимото внимание на поддържането на високо равнище на безопасност, трябва да се проверява ефективността на приетите мерки и да се предлагат по-нататъшни мерки.~~

↓ 549/2004 съображение 21

~~Влиянието на мерките, предприети за прилагане на настоящия регламент, би следвало да бъде оценено в светлината на докладите, които следва да се представят редовно от Комисията.~~

↓ 551/2004 съображение 19

~~Желателно е да се обмисли разширяване на приложението на концесията за горното въздушно пространство, така че те да обхванат и долното въздушно пространство в съответствие с график и съответни проучвания,~~

~~Настоящият регламент не засяга правомощията на държавите-членки да приемат разпоредения във връзка с организацията на техните въоръжени сили. Тези правомощия могат да доведат до това, държавите-членки да приемат мерки за осигуряване на своите въоръжени сили на достатъчно въздушно пространство за целите на съответното учение и тренировки. Би следвало да се предвиди разпоредба за защитна клауза, която да дава възможност да се упражняват посочените правомощия.~~

(41) За да се вземат предвид техническите или оперативни промени, по-специално чрез изменения на приложенията или допълване на разпоредбите относно управлението на мрежата, на Комисията следва да се делегират правомощия да приема актове съгласно член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Съдържанието и обхватът на всяко делегиране се установява детайлно в разпоредбите на съответните членове. При приемането на делегирани актове по настоящия регламент е от особена важност по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁴⁰. По-специално, с цел да се осигури равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите на държавите-членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(42) За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, по-специално по отношение на условията на процедурите за набиране и подбор на персонала на националните органи за надзор, правилата за икономическо сертифициране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, правилата за прилагане на схемите за ефективност и за таксуване, особено за определянето на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност, класификацията на аеронавигационно обслужване при прелитане и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, критериите и процедурите за оценка на проектоплановите за ефективност и целите за ефективност на доставчиците на аеронавигационно обслужване и на управителния орган на мрежата, наблюдението на ефективността, правилата за предоставяне на информация за разходите и таксите, съдържанието и установяването на разходната база за таксите и определянето на таксови единици за аеронавигационно обслужване, механизмите за стимулиране и за споделяне на риска, назначаването на управителния орган на мрежата и условията за него, задачите на управителния орган на мрежата и механизмите за управление, които той ще прилага, правилата за изпълнение на мрежовите функции, условията за консултации със

⁴⁰ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

заинтересованите страни по важни оперативни решения на доставчиците на обслужване на въздушното движение, изискванията за наличността на оперативни данни, условията за достъп и определяне на цените за достъп, прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, създаването на съвместни проекти и приложимите към тях механизми за управление, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴¹.

↓ 1070/2009 съображение 11
(адаптиран)

- (43) Социалните партньори следва да бъдат по-добре информирани и консултирани за всички мерки, които имат значими социални последици. На равнището на ~~Общност~~ ☒ Съюза ☒ следва да се направи консултация също така с Комитета за секторен диалог, създаден с Решение 98/500/ЕО на Комисията⁴².

↓ 549/2004 съображение 20
(адаптиран)

- (44) ~~Санкциите~~ ☒ Наказанията ☒ , предвидени по отношение нарушенията на настоящия регламент ~~и на мерките, посочени в член 3~~, би следвало да бъдат ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект, без да това да подлага на риск безопасността.

↓ НОВ

- (45) Предвид правното положение на Кралство Испания по отношение на суверенитета и юрисдикцията на територията, където е разположено летището, настоящият регламент не следва да се прилага за летище Гибралтар.

↓ 549/2004 съображение 24
(адаптиран)

- (46) Тъй като целта на настоящия регламент — ~~създаването~~ ☒ прилагането ☒ на Единното европейско небе — не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки ~~поради транснационалния мащаб на действие и, следователно,~~ ☒ а поради транснационалния мащаб на действие ☒ може да

⁴¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

⁴² ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27.

бъде постигната по-добре на нивото на ~~Общност~~ ☒ Съюза ☒ , ~~едновременно с това, че дава възможност за подробни правила за прилагане, отчитайки специфичните местни условия.~~ ~~Общността~~ ☒ Съюзът ☒ може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

↓ 550/2004 (адаптиран)

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ ☒ РАЗПОРЕДБИ ☒

↓ 1070/2009 член 1, параграф 1
(адаптиран)

⇒ НОВ

Член 1

~~Цел~~ ☒ Предмет ☒ и приложно поле

1. ⇒ С настоящия регламент се определят правилата за създаването и ефективното функциониране на ☒ ~~Инициативата~~ Единното европейско небе, ~~цели да повиши~~ ☒ за да се укрепят ☒ настоящите стандарти за безопасност на въздушното движение, да се допринесе за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да се подобри цялостното функциониране на управлението на въздушното движение (УВД) и на аеронавигационното обслужване (АНО) за ~~общия въздушен трафик~~ общото въздушно движение в Европа с оглед изпълняване на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство. Единното европейско небе обхваща съгласувана паневропейска ~~трасова~~ мрежа, ⇒ все по-силно интегрирано въздушно пространство, ☒ системи за управление на мрежата и за управление на въздушното движение, основаващи се ~~единствено~~ на съображения за безопасност, ефективност ~~и технологичност~~, ⇒ оперативна съвместимост и технологично модернизиране ☒ , в ~~полза~~ услуга на всички ползвателите ~~на въздушното пространство.~~ ⇒ гражданите и околната среда. ☒ ~~За постигането на посочената цел настоящият регламент установява хармонизирана регулаторна рамка за създаването на Единно европейско небе.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2
(адаптиран)

2. Прилагането на настоящия регламент ~~и на мерките, посочени в член 3,~~ не засяга суверенитета на държавите членки върху тяхното въздушно пространство, ~~както~~

~~нито~~ изискванията ~~на държавите членки~~ ~~им~~ по отношение на обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната, както е посочено в член 44 ~~13~~. Настоящият регламент ~~и мерките, посочени в член 3~~, не ~~засяга~~ ☒ засяга ☐ военните операции и учения.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 3
(адаптиран)

3. Прилагането на настоящия регламент ~~и на мерките, посочени в член 3~~, не засяга правата и задълженията на държавите членки, произтичащи от Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“). В тази връзка ~~допълнителна цел на~~ настоящият регламент ☒ има за цел, ☐ в областите, които ~~той~~ обхваща, ~~е~~ да бъдат подпомогнати държавите членки в изпълнението на техните задължения по Чикагската конвенция, като се осигури база за общо тълкуване и еднакво прилагане на разпоредбите на конвенцията и като се гарантира, че тези разпоредби са надлежно отчетени в настоящия регламент и в правилата за неговото прилагане.

↓ 550/2004

~~ГЛАВА I~~

~~ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ~~

~~Член 1~~

~~Приложно поле и цел~~

~~1. В рамките на приложното поле на Рамковия регламент, настоящият регламент се отнася за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе. Целта на настоящия регламент е да се установят общи изисквания за безопасно и ефективно осигуряване на аеронавигационно обслужване в границите на Общността.~~

~~2. Настоящият регламент се прилага за предоставянето на аеронавигационно обслужване за общия въздушен трафик в съответствие с Рамковия регламент и в рамките на приложното му поле.~~

↓ 551/2004

~~ГЛАВА I~~

~~ОБЩИ АСПЕКТИ~~

~~Член 1~~

~~Цел и приложно поле~~

~~1. В обхвата на Рамковия регламент настоящият регламент разглежда организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе. Целта на настоящият регламент е да подкрепи концепцията за все по-интегрирано оперативно въздушно пространство в контекста на общата транспортна политика, както и да установи общи процедури за проектиране, планиране и управление, осигурявайки ефективно и безопасно изпълнение на управлението на въздушното движение.~~

~~2. Използването на въздушното пространство подкрепя извършването на аеронавигационно обслужване по съгласуван и съвместим начин в съответствие с Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)⁴³.~~

↓ 551/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~43. Без да се засяга член 10, ▯Настоящият регламент ▯не се прилага за въздушното пространство в европейския и африканския регион на ИКАО (ICAO EUR и AFI), където държавите членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване ▯обслужване на въздушното движение ▯в съответствие с Регламента за осигуряване на обслужване. Държавите членки могат също така да прилагат настоящия регламент за въздушно пространство под тяхна отговорност и в други региони на ИКАО при условие, че предупредят Комисията и другите държави членки за това.~~

↓ 551/2004

~~4. Районите за полетна информация, съдържащи се във въздушното пространство, за което се прилага настоящият регламент, се публикуват в Официален вестник на Европейския съюз.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 1

~~4. Прилагането на настоящия регламент по отношение на летище Гибралтар се разбира, че няма да засегне съответните правни позиции на Кралство Испания и на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия по отношение на техния спор за суверенитет над територията, на която е разположено летището.~~

↓ НОВ

5. [Ако регламентът бъде приет преди края на преходния период: Настоящият регламент не се прилага за летище Гибралтар.]

⁴³

Виж стр. 10 от настоящия брой на Официален вестник.

6. Освен ако не е предвидено друго, когато се прави позоваване на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (Агенцията), такова позоваване се разбира като насочено към Агенцията в качеството ѝ на орган по безопасността, а не като орган, отговарящ за прегледа на ефективността.

↓ 549/2004 (адаптиран)

Член 2

~~Дефиниции~~ ☒ Определения ☒

За целите на настоящия регламент ~~и на мерките, посочени в член 3,~~ се използват следните ~~дефиниции~~ ☒ определения ☒ :

↓ 549/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~1. „обслужване по контрол на въздушното движение (КВД)“ означава обслужване, предоставяно за целите на:~~

~~12.~~ „летищен контрол“ означава ☒ услуга за контрол на въздушното движение ☒ (КВД) за движението на летището;

~~23.~~ „аеронавигационно информационно обслужване“ означава обслужване, установено в определена зона на покритие, ~~е не~~ ☒ което отговаря за ☒ предоставянето на аеронавигационна информация и данни, необходими за безопасността, редовността и ефикасността на въздухоплаването;

~~35.~~ „доставчик на аеронавигационно обслужване“ означава всяка обществена или частна организация, която предоставя ☒ една или повече ☒ аеронавигационни ~~обслужване~~ услуги за ~~общия въздушен трафик~~ общото въздушно движение;

~~44.~~ „аеронавигационно обслужване ☒ (АНО) ☒“ означава ~~различни видове обслужване на въздушното движение въздушния трафик~~; комуникационно, навигационно и обзорно обслужване ~~и обзор~~ ☒ (CNS) ☒; метеорологично обслужване ~~за въздухоплаването~~ ☒ (MET) ☒; ~~и~~ аеронавигационно информационно обслужване ☒ (AIS) ☒; ~~и~~ услуги за данни за въздушното движение (ADS); ⇐

~~51.~~ „обслужване по контрол на въздушното движение (КВД)“ означава обслужване, предоставяно за целите на:

а) предотвратяване на сблъскване:

i) между въздухоплавателни средства,

ii) в зоната за маневриране между въздухоплавателните средства и препятствията; №

б) ускоряване и поддържане на подреден поток въздушно движение;

↓ НОВ

6. „услуги за данни за въздушното движение“ означава услуги, които се състоят в събирането, обобщаването и интегрирането на оперативни данни от доставчици на обзорно обслужване, от доставчици на MET и AIS и мрежови функции, както и от други съответни субекти, или предоставянето на обработени данни за целите на контрола и управлението на въздушното движение;

7. „управление на потоците въздушно движение и на капацитета (ATFCM)“ означава услуга, насочена към предпазването на контрола на въздушното движение от свръхпредоставяне и оптимизирането на използването на наличния капацитет;

↓ 549/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~89.~~ „управление на потоците въздушно движение“ ☒ (УПВД) ☒ означава функция ⇒ или услуга ⇐, установена с цел допринасяне за безопасен, подреден и експедитивен поток от въздушно движение, ⇐ която покрива цялото трасе, ⇐ като същевременно се осигурява максимално използване на капацитета на КВД и съответствие на обема на въздушното движение с капацитетите, заявени от съответните доставчици на обслужване на въздушното движение;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква б)

⇒ НОВ

~~910.~~ „управление на въздушното движение (УВД)“ означава съвкупност от бордни и наземни ⇒ функции или ⇐ услуги (обслужване на въздушното движение, управление на въздушното пространство и управление на потоците въздушно движение), необходими за осигуряване на безопасност и ефикасност на движението на въздухоплавателните средства във всеки етап на полета;

↓ 549/2004

~~1011.~~ „обслужване на въздушното движение“ означава различни видове полетно-информационно обслужване, предупредителни услуги, консултантски услуги и КВД (контрол на района, подход и летищен контрол);

~~116.~~ „блок въздушно пространство“ означава въздушно пространство с определени размери в пространството и във времето, в което се предоставя аеронавигационно обслужване;

127. „управление на въздушното пространство“ означава функция на планиране с основна цел максимално използване на наличното въздушно пространство чрез динамично разделяне във времето, а в определени моменти и разделяне на въздушното пространство между различните категории ползватели на основата на краткосрочните им нужди;

↓ НОВ

13. „структура на въздушното пространство“ означава конкретен обем въздушно пространство, определен с оглед да гарантира безопасната и оптимална работа на въздухоплавателните средства;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква а) (адаптиран)

148. „ползватели на въздушното пространство“ означава оператори на въздухоплавателни средства, които оперират ~~като~~ ☒ съгласно ☒ ☒ правилата за ☒ ~~общ въздушен трафик~~ общо въздушно движение;“

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква ж)

1523b. „аварийно-оповестително обслужване“ означава обслужване, предоставяно за уведомяване на съответните организации във връзка с въздухоплавателни средства, които се нуждаят от помощ, свързана с търсене и спасяване, както и за подпомагане на подобни организации в съответствие с изискванията;

↓ 549/2004

⇒ НОВ

1613. „контрол на подхода“ означава КВД за пристигащи или заминаващи контролирани полети;

1712. „контрол на района“ означава КВД за контролирани полети в ☒ контролирани райони ☒ ~~даден блок от въздушното пространство~~;

↓ НОВ

18. „базова стойност“ означава прогнозна стойност за определянето на цели за ефективност, която се отнася до определените разходи или определените

разходни единици през годината, предхождаща началото на съответния референтен период;

19. „референтна група“ означава група от доставчици на обслужване на въздушното движение със сходна оперативна и икономическа среда;

20. „референтна разбивка“ означава стойността, получена за даден доставчик на обслужване на въздушното движение чрез разбиване на целите за ефективност на равнището на Съюза до равнището на всеки доставчик на обслужване на въздушното движение, която служи като отправна точка за оценка на съгласуваността на целта за ефективност, посочена в проектоплана за ефективност, с целта за ефективност, валидна за целия Европейски съюз;

↓ 549/2004

~~14. „пакет от услуги“ означава две или повече аеронавигационни услуги;~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква г) (адаптиран)

⇒ НОВ

~~2145.~~ „сертификат“ означава документ, издаден от Агенцията, от национален компетентен орган за надзор или от национален орган за надзор във вид, съответстващ на националното законодателство, който потвърждава, че доставчикът на управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване отговаря на изискванията за предоставяне на определено обслужване;

↓ НОВ

22. „обща информационна услуга (ОИУ)“ означава услуга, състояща се в събирането на статични и динамични данни и тяхното разпространение с цел предоставяне на услуги за управление на движението на безпилотни въздухоплавателни средства;

↓ 549/2004

~~2316.~~ „комуникационно обслужване“ означава аеронавигационно фиксирано и мобилно обслужване за осъществяване на комуникации земя-земя, въздух-земя и въздух-въздух за целите на КВД;

~~18. „концепция за експлоатация“ означава критерии за оперативно използване на европейската мрежа за управление на въздушното движение или част от нея;~~

~~2419.~~ „съставни части“ означава материални обекти като хардуер и нематериални обекти като софтуер, от които зависи оперативната

съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД);

↓ НОВ

25. „контролиран район“ е контролирано въздушно пространство, простиращо се нагоре от определена граница над земната повърхност;

26. „съвместно вземане на решения“ означава процес, при който решенията се вземат въз основа на взаимодействие и консултация с държавите членки, оперативните заинтересовани страни и други участници по целесъобразност;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква й)

⇒ НОВ

~~2741.~~ „трансгранично обслужване“ означава ~~всяка ситуация, в която~~ аеронавигационно ~~то~~ обслужване, което се предоставя на територията на дадена държава членка от доставчик, ~~⇒ чието основно място на стопанска дейност е в друга държава членка; ⇐ сертифициран в друга държава членка.~~

↓ НОВ

28. „декларация“, за целите на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, означава декларация съгласно определението в член 3, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2018/1139;

29. „аеронавигационно обслужване при прелитане“ означава обслужване на въздушното движение, свързано с контрола на въздухоплавателно средство от края на етапа на излитане и първоначално набиране на височина до началото на етапа на подход и кацане и съответните аеронавигационни услуги, необходими за предоставяне на обслужване на въздушното движение при прелитане.

30. „зона за събиране на такси при прелитане“ означава обем от въздушното пространство, който се простира от земята до горното въздушно пространство, за който се предоставя аеронавигационно обслужване при прелитане и за който е установена единна разходна база;

↓ 549/2004 (адаптиран)

~~3120.~~ „Евроконтрол“ е европейската организация за безопасност на въздухоплаването, създадена с Международната конвенция от 13 декември 1960 г. за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването⁴⁴;

~~3217.~~ „Европейска мрежа за управление на въздушното движение“ (ЕМУВДН) означава сбор от системи, изброени в точка 3.1 от приложение VIII към Регламент (ЕО) 2018/1139 (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост)⁴⁵, който позволява в ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ да бъде предоставяно аеронавигационно обслужване, включително връзките на границите с трети ~~страни~~ държави;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква в) (адаптиран)

~~3313a.~~ ☒ европейски ☒ Генерален план за УВД“ означава план, утвърден с Решение 2009/320/ЕО на Съвета⁴⁶, в съответствие с член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR)⁴⁷, и последващите му изменения;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква е)

⇒ нов

~~3422.~~ „гъвкаво използване на въздушното пространство“ означава концепция за управление на въздушното пространство, ☒ базирана на основополагащия принцип, че въздушното пространство не следва да се определя като изцяло гражданско или военно, а по-скоро да се разглежда като континуум, при който всички изисквания на ползвателите трябва да бъдат изпълнени, доколкото е възможно ☒ прилагана в зоната на Европейската конференция за гражданска авиация на базата на „Наръчник за управление на въздушното пространство за прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство“, издаден от Евроконтрол;

⁴⁴ ~~Конвенция, изменена с Протокола от 12 февруари 1981 г. и преразгледан с Протокола от 27 юни 1997 г.~~

⁴⁵ ~~Виж стр. 33 от настоящия брой на Официален вестник~~

⁴⁶ ~~ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41.~~

⁴⁷ ~~Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 064, 2.3.2007 г., стр. 1).~~

↓ 549/2004

~~23. „район за полетна информация“ означава въздушно пространство с определени размери, в рамките на което се предоставят полетно-информационно обслужване и услуги за предупреждение;~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква ж)

3523a „полетно информационно обслужване“ означава обслужване, предоставено с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефикасно изпълнение на полетите;

↓ 549/2004

~~24. „полетно ниво“ означава повърхност от постоянно атмосферно налягане, която е свързана със специфично отравно налягане от 1013,2 хектопаскала и е отделена от други такива повърхности през определени интервали налягане;~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 2,
буква з)

~~25. „функционален блок въздушно пространство“ означава блок въздушно пространство, създаден въз основа на оперативни изисквания и независимо от държавните граници, в който осигуряването на аеронавигационно обслужване и свързаните с него функции са насочени към ефективност и са оптимизирани с оглед на осигуряването, за всеки функционален блок въздушно пространство, на засилено сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване или, съобразно случая, на един обединен доставчик;~~

↓ 549/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

3626. „общ въздушен трафик“ ~~общо въздушно движение~~ означава всички полети на граждански въздухоплавателни средства, както и всички полети на държавните въздухоплавателни средства (включително военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства), когато ~~тези~~ ☒ такива ☒ полети се извършват в съответствие с процедурите на ☒ Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), създадена с Чикагската конвенция от 1944 г. за международното гражданско въздухоплаване ☒ ИКАО;

~~27. „ИКАО“ означава Международна организация за гражданско въздухоплаване, създадена е Чикагската конвенция от 1944 г. за международното гражданско въздухоплаване;~~

~~3728. „оперативна съвместимост“ означава набор от функционални, технически и оперативни свойства, изисквани от системите и съставните части на европейската мрежа за управление на въздушното движение и от процедурите за експлоатация, за да се постигне безопасна, непрекъсната и ефикасна експлоатация. Съвместимостта се постига, когато системите и съставните части съответстват на основните изисквания;~~

~~3829. „метеорологично обслужване“ означава ~~онези~~ съоръженията и услугите, които предоставят на въздухоплавателното средство метеорологични прогнози, ⇨ предупреждения, ⇨ , кратки сведения и наблюдения ⇨ за целите на въздухоплаването ⇨, както и друга метеорологична информация и данни, предоставени от страните за аеронавигационно използване;~~

↓ НОВ

39. „национален компетентен орган“ означава органите съгласно определението в член 3, точка 34 от Регламент (ЕС) 2018/1139;

40. „национален орган за надзор“ означава националният орган или органи, натоварени от държава членка да изпълняват задачи съгласно настоящия регламент, различни от задачите, изпълнявани от националния компетентен орган;

↓ 549/2004 (адаптиран)

~~4130. „навигационно обслужване“ означава ~~онези~~ съоръженията и услугите, които предоставят на въздухоплавателното средство информация за местоположението и времето;~~

↓ НОВ

42. „криза в мрежата“ означава неспособност да се осигурят управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване на необходимото ниво, което води до сериозна загуба на капацитет на мрежата, сериозен дисбаланс между капацитета на мрежата и търсенето или сериозно прекъсване в информационния поток в една или няколко части от мрежата след необичайно и непредвидено събитие;

43. „управителен орган на мрежата“ означава образувание, натоварено със задачите, които допринасят за изпълнението на мрежовите функции, посочени в член 26 съгласно член 27;

↓ 549/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~4431.~~ „оперативни данни“ означава информация във връзка с всички фази на полета, ~~за които~~ ☒ която ☒ се изисква ~~да се вземат оперативни решения~~ ☒ за оперативни цели ☒ от доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, авиационните оператори и други участващи страни;

~~32. „процедура, използвана в контекста на регламента за оперативната съвместимост“, означава стандартен метод за техническо или оперативно използване на системите в контекста на договорени и утвърдени концесии за работа, изискващи унифицирано въвеждане в цялата европейска мрежа за управление на въздушното движение;~~

↓ НОВ

45. „план за ефективност“ означава план, изготвен или приет, според случая, от доставчиците на обслужване на въздушното движение и управителния орган на мрежата и насочен към подобряване на ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции;

↓ 549/2004

~~4633.~~ „пускане в експлоатация“ означава първото оперативно използване след първоначална инсталация или обновяване на системата;

~~4734.~~ „трасова мрежа“ означава мрежа от определени трасета за насочване на потока ~~общ въздушен трафик~~ общо въздушно движение така, както е необходимо за осигуряване на обслужване по КВД;

~~35. „трасе“ означава избран маршрут, който трябва да се следва от въздухоплавателното средство;~~

~~36. „непрекъснато функциониране“ означава функционирането на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД) по такъв начин, че от гледна точка на потребителите това да се счита като функциониране на едно цяло;~~

↓ НОВ

48. „етап на определяне на SESAR“ означава етапът, който обхваща определянето и актуализирането на дългосрочната визия на проекта SESAR, на свързаната с него концепция за операции, позволяващи подобряване на всеки етап от полета, на изискваните съществени оперативни промени в рамките на ЕМУВД, и на необходимите приоритети на разработването и внедряването;

49. „етап на внедряване на SESAR“ означава последователните етапи на индустриализация и въвеждане, по време на които се провеждат следните дейности: стандартизация, производство и сертифициране на наземно и бордово оборудване и процеси, необходими за прилагането на решенията на SESAR (индустриализация); както и доставка, монтиране и въвеждане в експлоатация на оборудване и системи въз основа на решенията на SESAR, включително свързаните с това оперативни процедури (изпълнение);

50. „етап на разработване на SESAR“ означава етапът, по време на който се провеждат научноизследователски, развойни и валидационни дейности с цел представяне на зрели решения на SESAR;

51. „проект SESAR“ означава проект за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа, насочен към осигуряване за Съюза на високоефективна, стандартизирана и оперативно съвместима инфраструктура на управлението на въздушното движение, който се състои от иновационен цикъл, включващ етапа на определяне на SESAR, етапа на разработване на SESAR и етапа на внедряване на SESAR;

52. „решение на SESAR“ означава годен за внедряване резултат от етапа на разработване на SESAR, с който се въвеждат нови или подобрени стандартизирани и оперативно съвместими процедури или технологии;

↓ 549/2004 (адаптиран)

~~5338~~. „служби за надзор“ означава ~~тези~~ съоръженията и услугите, които се използват за определяне на съответните позиции на въздухоплавателното средство, за да се постигне безопасно сепариране;

5439. „система“ означава съвкупност от въздушни и наземни съставни елементи, както и базирано в пространството оборудване, която поддържа аеронавигационното обслужване по време на всички фази на полета;

↓ НОВ

55. „аеронавигационно обслужване в зоната на летището“ означава контрол на летищното движение или летищно полетно-информационно обслужване, които включва консултативно обслужване на въздушното движение и аварийно-оповестително обслужване,

56. „зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището“ означава летище или група летища, разположени на територията на държава членка, в които се предоставя аеронавигационно обслужване и за които са установени единна разходна база и единна таксова единица.

↓ 549/2004

~~5740~~. „подобрение“ означава всяка модификация, която променя оперативните характеристики на системата.

Член 3

Области на действие от страна на Общността

~~1. Настоящият регламент установява хармонизирана законодателна рамка за създаването на единното европейско небе в съгласие със:~~

~~Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)⁴⁸;~~

~~Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)⁴⁹; и~~

~~Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост)⁵⁰;~~

~~както и с правилата за въвеждане, приети от Комисията на базата на настоящия регламент и регламентите, посочени по-горе.~~

~~2. Мерките, посочени в параграф 1, ще се прилагат, но ще бъдат подчинени на разпоредбите на настоящия регламент.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 3
(адаптиран)

⇒ НОВ

ГЛАВА II

☒ НАЦИОНАЛНИ ОРГАНИ ЗА НАДЗОР ☒

Член 34

☒ **Определяне, създаване и изисквания към** ☒ **Националните органи за надзор**

1. Държавите членки, съвместно или поотделно, определят или създават орган или органи в качеството им на техен национален орган за надзор, който да поеме задачите, възложени на такъв орган ~~съгласно~~ ☒ по силата на ☒ настоящия регламент ~~и мерките, посочени в член 3.~~

⁴⁸

Виж стр. 20 от настоящия брой на Официален вестник.

⁴⁹

Виж стр. 10 от настоящия брой на Официален вестник.

⁵⁰

Виж стр. 26 от настоящия брой на Официален вестник.

~~2. Националните органи за надзор са независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Тази независимост се постига чрез адекватно разделяне, най-малкото на функционално равнище, между националните органи за надзор и такива доставчици.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 3

⇒ НОВ

~~32. Националните органи за надзор упражняват правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин. Това се постига чрез подходящи механизми за управление и контрол~~ ⇒ и разполагат със съответната организация, персонал, управление и финансиране. ⇐ ~~, включително в рамките на администрацията на дадена държава-членка. Същевременно това не възпрепятства националните органи за надзор да изпълняват своите задачи съгласно правилата на организация на националните органи на гражданското въздухоплаване или други публични органи.~~

↓ НОВ

3. Без да се засяга параграф 1, националните органи за надзор са правно обособени и независими от всякакви други публични или частни образувания по отношение на своята организация, юридическа структура и механизми на вземане на решения.

Националните органи за надзор също така са независими по отношение на своята организация, решения за финансиране, юридическа структура и механизми за вземане на решения от всички доставчици на аеронавигационно обслужване.

4. Държавите членки могат да създават национални органи за надзор, компетентни за няколко регулирани сектора, ако тези единни регулаторни органи отговарят на изискванията за независимост, посочени в настоящия член. Националният орган за надзор може също така да бъде организационно обединен с националния орган за защита на конкуренцията, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета⁵¹, ако обединеният орган изпълнява изискванията за независимост, определени в настоящия член.

5. Служителите на националните органи за надзор отговарят на следните изисквания:

- а) ~~наемат се по ясни и прозрачни процедури, които гарантират тяхната независимост;~~
- б) ~~подбират се въз основа на техните специфични квалификации, включително подходяща компетентност и съответен опит, или подлежат на подходящо обучение.~~

Служителите на националните органи за надзор действат независимо, особено като избягват конфликти на интереси между предоставянето на аеронавигационно обслужване и изпълнението на задачите си.

6. Освен изискванията, посочени в параграф 5, лицата, които вземат стратегически решения, се назначават от орган на съответната държава-членка, който не

⁵¹ Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове 81 и 82 от Договора (ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1).

упражнява пряко права на собственост върху доставчиците на аеронавигационно обслужване. Държавите членки решават дали тези лица се назначават за определен срок, който се подновява, или безсрочно, като освобождаването им е възможно само по причини, които не са свързани с вземането на решения от тяхна страна. Лицата, които вземат стратегически решения, не търсят и не приемат указания от което и да е правителство или друго публично или частно образувание при изпълнението на служебните си задължения за националния орган за надзор и имат всички правомощия по отношение на набирането и управлението на персонала.

Те се въздържат от встъпване в преки и непреки интереси, които могат да бъдат сметнати за накърняващи тяхната независимост и които биха могли да окажат влияние върху изпълнението на техните задължения. За тази цел те подават ежегодна декларация за лоялност и декларация за интереси, в които указват всички свои преки и непреки интереси.

Лицата, носещи отговорност за стратегически решения, одит или други дейности, пряко свързани с целите за ефективност или надзора над доставчиците на аеронавигационно обслужване, не заемат никаква длъжност и не носят никаква отговорност в структурата който и да било доставчик на аеронавигационно обслужване за период от поне две години след изтичане на мандата им в националния орган за надзор.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 3

(адаптиран)

⇒ НОВ

74. Държавите членки осигуряват на националните органи за надзор необходимите ☒ финансови ☒ ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент. ⇒ Националните органи за надзор управляват своите служители въз основа на своите собствени средства, които се определят в съответствие със задачите, извършвани от органа съгласно член 4. ⇐

↓ НОВ

8. Всяка държава членка може да поиска от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността да осъществи задачите, свързани с прилагането на схемите за ефективност и за таксуване, определени в членове 14, 17, 19, 20, 21, 22 и 25, както и в актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, и за които националният орган за надзор на тази държава членка отговаря съгласно настоящия регламент, както и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на настоящия регламент.

След като Агенцията в качеството си на орган за преглед на ефективността приеме такова искане, тя се превръща в органа за надзор, отговарящ за задачите, посочени в искането, а националният орган за надзор на отправилата искането държава членка се освобождава от отговорността за тези задачи. Правилата, посочени в Регламент (ЕС) 2018/1139, които се отнасят до Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на

ефективността, се прилагат при изпълнението на тези задачи, включително по отношение на събирането на такси.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 3

⇒ НОВ

95. Държавите членки уведомяват Комисията за наименованията и адресите на националните органи за надзор, както и за всички настъпили промени в тях, а също и за мерките, предприети за осигуряване на съответствие с ~~⇒ настоящия член~~ ~~← параграфи 2, 2,3 и 4.~~

↓ НОВ

10. Комисията установява подробни правила за определяне на условията за наемане и процедурите за подбор, посочени в параграф 5, букви а) и б). Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане съгласно член 37, параграф 3.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1
(адаптиран)

Член 42

Задачи на националните органи за надзор

1. Националните органи за надзор, посочени в член 3:4 ~~от Рамковия регламент~~, ~~осигуряват съответен надзор при прилагането на настоящия регламент, и по специално по отношение на безопасната и ефективна работа на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят услуги, свързани с въздушното пространство, попадащо под отговорността на държавата-членка, която номинира или създава съответния орган за надзор.~~

↓ НОВ

- а) осъществяват дейностите, необходими за издаването на икономическите сертификати, посочени в член 6, включително надзора над титулярите на тези икономически сертификати;
- б) упражняват надзор върху правилното прилагане на изискванията за възлагане на обществени поръчки в съответствие с член 8, параграф 6;
- в) прилагат схемите за ефективност и за таксуване, посочени в членове 10—17 и 19—22 и актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, в границите на своите задачи, определени в посочените членове и актове, и упражняват надзор върху прилагането на регламента по отношение на прозрачността на счетоводните отчети на определените доставчици на аеронавигационно обслужване съгласно член 25.

2. Националните органи за надзор оценяват и одобряват ценообразуването за предоставяне на общата информационна услуга в съответствие с член 9 .

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1
(адаптиран)

⇒ НОВ

~~32. За целта всеки национален орган за надзор организира съответните~~ ☒ осъществява необходимите ☒ инспекции ~~и проверки~~ ☒ , одити и други дейности за наблюдение ☒ , за да ☒ установи евентуални нарушения на изискванията, определени в настоящия регламент и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети на негова основа, от страна на организации, подлежащи на надзор от националния орган съгласно настоящия регламент ☒ ~~установи съответствие с изискванията на настоящия регламент, включително изискваните човешки ресурси за осигуряването на аеронавигационно обслужване.~~

Той предприема всички необходими правоприлагащи мерки, които по целесъобразност могат да включват изменението, ограничаването, временното прекратяване или отмяната на издадени от него икономически сертификати в съответствие с член 6.

Съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, летищни оператори и доставчици на общи информационни услуги спазват мерките, приети за тази цел от националните органи за надзор.

↓ НОВ

Член 5

Сътрудничество между националните органи за надзор

1. Националните органи за надзор обменят информация и си сътрудничат в мрежа в контекста на Консултативния съвет за преглед на ефективността, посочен в член 114a от Регламент (ЕС) 2018/1139.

2. Националните органи за надзор си сътрудничат, когато е целесъобразно, чрез работни договорености с цел да си помагат взаимно при изпълнението на задачите за наблюдение и надзор и провеждане на разследвания и проверки.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1
(адаптиран)

⇒ НОВ

~~3. Във връзка с функционалните блокове въздушно пространство, които обхващат~~ ☒ Националните органи за надзор улесняват предоставянето на трансгранични услуги от доставчиците на аеронавигационно обслужване с цел подобряване на ефективността на мрежата. При предоставянето на аеронавигационно обслужване във ☒ въздушно

пространство, намиращо се под отговорността на ☒ две или ☒ повече ~~от една държава-членка~~ ☒ държави членки ☒, засегнатите държави членки сключват споразумение за надзора, ⇨ който следва да осъществяват съгласно настоящия регламент, ⇨ ~~предвиден в настоящия член,~~ по отношение на ☒ съответните ☒ доставчиците на аеронавигационно обслужване, ~~които предоставят обслужване, свързано с тези блокове.~~ ⇨ Съответните национални органи за надзор могат да съставят план, в който се определя прилагането на сътрудничеството между тях предвид прилагането на практика на това споразумение. ⇨

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1

~~4. Националните органи за надзор осъществяват тясно сътрудничество помежду си, за да осигурят адекватен надзор върху доставчиците на аеронавигационно обслужване, притежаващи валиден сертификат от една държава-членка, които също така предоставят услуги, свързани с въздушното пространство, попадащо под отговорността на друга държава-членка. Това сътрудничество включва мерки за разрешаване на случаите на несъответствие с приложимите общи изисквания, установени в член 8б, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008, или с условията, установени в приложение II.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1

~~5. В случай на трансгранично осигуряване на аеронавигационно обслужване тези мерки включват споразумение относно взаимното признаване на надзорните функции, посочени в параграфи 1 и 2, както и на резултатите от тяхната реализация. Взаимното признаване се прилага също и в случаите, когато споразуменията за признаване между националните органи за надзор се сключват с оглед на процеса на сертифициране на доставчиците на услуги.~~

↓ НОВ

4. В случай на осигуряване на аеронавигационно обслужване във въздушно пространство, което попада под отговорността на друга държава-членка, договореностите, посочени в параграф 3, предвиждат взаимното признаване на изпълнението от всеки от органите на надзорните функции, посочени в настоящия регламент, както и на резултатите от това изпълнение. Те също така определят кой национален орган за надзор отговаря за икономическото сертифициране, посочено в член 6.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1
(адаптиран)
⇨ НОВ

~~65. Ако~~ ☒ Когато ☒ националното законодателство позволява това и с оглед на регионалното сътрудничество, националните органи за надзор могат също така да

сключват споразумения за разделяне на отговорностите по отношение на надзорните функции. ➡ Те уведомяват Комисията за тези споразумения. ⬅

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1

~~Член 3~~

~~Квалифицирани организации~~

~~1. Националните органи за надзор могат да решат да делегират пълно или частично инспекциите и проверките, посочени в член 2, параграф 2, на квалифицирани организации, които изпълняват изискванията, установени в приложение I.~~

~~2. Такова делегиране от страна на националния орган за надзор е валидно в Общността за период от три години, който може да бъде продължен. Националните органи за надзор могат да инструктират всяка от квалифицираните организации, намиращи се в Общността, да извърши тези инспекции и проверки.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5

~~Член 10~~

~~Консултации със заинтересованите страни~~

~~1. В съответствие със своето национално законодателство държавите-членки установяват механизми за извършване на консултации, за да осигурят участието на заинтересованите страни, включително професионалните представителни органи, при реализирането на Единното европейско небе.~~

↓ 550/2004 (адаптиран)

ГЛАВА III

~~ПРАВИЛА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ~~ ☒ ~~ПРЕДОСТАВЯНЕ~~ ☒ ~~НА~~ ~~ОБСЛУЖВАНЕ~~

↓ 550/2004 (адаптиран)

~~Член 6~~

~~Общи изисквания~~

~~Общите изисквания за осигуряване на аеронавигационно обслужване се установяват в съответствие с процедурата, описана в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент. Общите изисквания ще включват следното:~~

~~техническа и оперативна компетентност и обезпеченост,~~
~~системи и способи за управление на безопасността и качеството,~~
~~система за доклади,~~
~~качество на обслужването,~~
~~финансова стабилност,~~
~~отговорност и застрахователно покритие,~~
~~собственост и организационна структура, включително предотвратяване на~~
~~конфликти на интереси,~~
~~човешки ресурси, включително адекватни планове за набиране на персонал,~~
~~безопасност.~~

Член ~~67~~

⊗ Икономическо ⊗ ~~с~~Сертифициране ⊗ и изисквания към ⊗ ~~на~~ доставчиците на аеронавигационно обслужване

~~1. Предоставянето на цялото аеронавигационно обслужване в границите на Общността е предмет на сертифициране от държавите-членки.~~

↓ 550/2004

~~2. Заявления за сертифициране се подават до националния орган за надзор в държавата-членка, където заявителят има основно установяване и при необходимост, седалището на доставчика.~~

↓ НОВ

1. Освен сертификатите, които се изисква от тях да притежават съгласно член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139, доставчиците на аеронавигационно обслужване притежават и икономически сертификат. Този икономически сертификат се издава по молба на заявителя, когато той е доказал достатъчна финансова стабилност и е получил адекватна отговорност застрахователно покритие.

Посоченият в настоящия параграф икономически сертификат може да бъде ограничен, временно прекратен или отменен, ако притежателят престане да отговаря на изискванията за издаване и поддържане на такъв сертификат.

2. Субект, който притежава посочения в параграф 1 икономически сертификат и сертификат, посочени в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139 има право да предоставя аеронавигационно обслужване на ползвателите на въздушното пространство в рамките на Съюза при недискриминационни условия и без да се засягат разпоредбите на член 7, параграф 2.

3. Посоченият в параграф 1 икономически сертификат и сертификатът, посочен в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139 могат да бъдат обект на едно или няколко от условията, предвидени в приложение I. Тези условия са обективни, недискриминационни, пропорционални и прозрачни. На Комисията се предоставя

правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 36 за изменение на списъка в приложение I с цел осигуряване на равни икономически условия на конкуренция и устойчивост на предоставянето на обслужване.

4. Националните органи за надзор на държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на физическото или юридическото лице, подало заявление за икономически сертификат, или, ако това лице няма основно място на стопанска дейност — неговото местопребиваване или място на установяване, отговарят за изпълнението на задачите, предвидени в настоящия член, по отношение на икономическите сертификати. При предоставяне на аеронавигационно обслужване във въздушно пространство, попадащо под отговорността на две или повече държави членки, отговорните национални органи за надзор са тези, определени в съответствие с член 5, параграф 4.

5. За целите на параграф 1 националните органи за надзор:

а) получават и оценяват подадените до тях заявления и, когато е приложимо, издават или подновяват икономически сертификати;

б) осъществяват надзор над титулярите на икономически сертификати.

6. В съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, Комисията приема правила за изпълнение във връзка с подробните изисквания за финансовата стабилност, по-специално финансовата мощ и финансовата устойчивост, както и за отговорността и застрахователното покритие. За да се гарантира еднакво изпълнение и спазване на параграфи 1, 4 и 5 от настоящия член, Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3 за определяне на подробни разпоредби относно правилата и процедурите за сертифициране и за провеждане на разследвания, инспекции, одити и други дейности по наблюдение, необходими за осигуряване на ефективен надзор от националния орган за надзор над субектите, които са предмет на настоящия регламент.

↓ 550/2004

~~3. Националните органи за надзор издават сертификати на доставчиците на аеронавигационно обслужване, когато те изпълняват общите изисквания, посочени в член 6. Сертификати могат да бъдат издавани индивидуално, за всеки тип аеронавигационна услуга, както е дефинирано в член 2 от Рамковия регламент, или за набор от такива услуги, *inter alia*, когато доставчикът на аеронавигационно обслужване, независимо от правния му статут, експлоатира и поддържа своя собствена система за комуникации, навигация и наблюдение. Сертификатите се проверявани редовно.~~

~~4. В сертификатите ще се определят правата и задълженията на доставчиците на аеронавигационно обслужване, включително недискриминационен достъп до услугите за ползвателите на въздушното пространство, като специално се обръща внимание на безопасността. Сертифицирането може да бъде предмет само на изискванията, посочени в приложение II. Тези условия са обективни, недискриминационни, пропорционални и прозрачни.~~

~~5. Независимо от разпоредбата на параграф 1, държавите членки могат да разрешат предоставяне на аеронавигационно обслужване в цялото или в част от въздушното пространство, намиращо се под тяхна отговорност, без необходимото сертифициране в случаите, когато доставчикът на такова обслужване им го предложи преди движението~~

~~на въздухоплавателни средства, различни от общия въздушен трафик. В такива случаи съответната държава-членка информира Комисията и останалите държави-членки за своето решение и за мерките, предприети за осигуряване на максимално съответствие с общите изисквания.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 3

~~7. Националните органи за надзор следят спазването на общите изисквания и условията, приложени към сертификатите. Подробности от този контрол се включват в годишните доклади, които трябва да бъдат предавани от държавите-членки в съответствие с член 12, параграф 1 от Рамковия регламент. Ако националният орган за надзор установи, че притежателят на сертификата вече не удовлетворява посочените изисквания или условия, той предприема съответни мерки, като едновременно с това осигурява непрекъснатост на обслужването, при условие че не се застрашава безопасността. Тези мерки могат да включват отнемане на сертификата.~~

↓ 550/2004

~~8. Всяка държава-членка признава всеки сертификат, издаден в друга държава-членка в съответствие с този член.~~

~~9. При изключителни обстоятелства дадена държава-членка може да отложи с шест месеца постигане на съответствие с този член след датата, посочена в член 19, параграф 2. Държавите-членки ще уведомят Комисията за такова отлагане, като посочат причините за него.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 4

⇒ НОВ

Член 78

Определяне на доставчици на аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки осигуряват предоставянето на аеронавигационно обслужване на изключително основание в рамките на специфични блокове въздушно пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност. За тази цел държавите членки ~~определят доставчик на аеронавигационно обслужване, който притежава валиден в Общността сертификат.~~ ⇒ поотделно или колективно определят един или повече доставчици на аеронавигационно обслужване. Доставчиците на аеронавигационно обслужване отговарят на следните условия: ⇐

↓ НОВ

- a) притежават валиден сертификат или валидна декларация, както е посочено в член 41 от Регламент (ЕС) 2018/1139 и икономически сертификат в съответствие с член 6, параграф 1.

б) спазват националните изисквания за сигурност и отбрана.

Всяко решение за определяне на доставчик на аеронавигационно обслужване е в сила за максимален период от десет години. Държавите членки могат да решат да подновят определянето на даден доставчик на аеронавигационно обслужване.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 4
(адаптиран)

⇒ **НОВ**

~~2. При предоставянето на трансгранични услуги държавите членки осигуряват спазването на настоящия член и на член 10, параграф 3 да не се възпрепятства от националната им правна система, съгласно която от доставчиците на аеронавигационно обслужване, осигуряващи обслужване във въздушното пространство под отговорността на посочената държава-членка~~ ⇒ Определянето на доставчиците на аеронавигационно обслужване не може да бъде предмет на каквито и да било условия, изискващи ⇐ :

а) доставчиците да бъдат притежавани пряко или чрез мажоритарно участие от ~~посочената~~ ☒ определящата ☒ държава членка или нейни граждани;

б) основното им място на стопанска дейност или седалище да се намира на територията на ~~посочената~~ ☒ определящата ☒ държава членка; ~~или~~

в) да използват съоръжения само в ~~посочената~~ ☒ определящата ☒ държава членка.

3. Държавите членки ~~определят~~ ⇒ посочват ⇐ правата и задълженията, които трябва да бъдат изпълнени от ~~определените~~ доставчиците на аеронавигационно обслужване ⇒, определени индивидуално или съвместно. ⇐ Задълженията ~~могат да~~ включват условия за ~~навременно предоставяне~~ ☒ предоставянето ☒ на съответната информация ☒ данни ☒, позволяващи ☒ да бъдат идентифицирани ☒ всички движения на въздухоплавателни средства във въздушното пространство под тяхна отговорност ~~да бъдат идентифицирани.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 4

~~4. Държавите членки имат право по свое усмотрение да изберат доставчик на аеронавигационно обслужване, при условие че последният изпълнява изискванията и условията, посочени в членове 6 и 7.~~

~~5. По отношение на функционалните блокове въздушно пространство, установени в съответствие с член 16, които обхващат въздушно пространство, понадащо под отговорността на повече от една държава-членка, съответните държави членки съвместно определят един или повече доставчици на аеронавигационно обслужване в съответствие с параграф 1 на настоящия член най-малко един месец преди въвеждането на блока въздушно пространство.~~

46. Държавите членки информират незабавно Комисията и другите държави членки за всяко решение в рамките на настоящия член, засягащо определянето на доставчици на аеронавигационно обслужване в рамките на специфични блокове въздушно пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност.

Член 8

Условия за предоставянето на CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището

1. Ако това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, доставчиците на обслужване на въздушното движение могат да решат да възложат услугите CNS, AIS, ADS или MET при пазарни условия.

Когато това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, държавите членки позволяват на летищните оператори да възлагат обществени поръчки за обслужване на въздушното движение за летищен контрол при пазарни условия.

Също така, ако това дава възможност за повишаване на икономическата ефективност в услуга на ползвателите на въздушното пространство, държавите членки могат да разрешат на летищните оператори или на съответния национален орган за надзор да възлагат обслужване на въздушното движение за контрол на подхода в зоната на летището при пазарни условия.

2. Възлагането на обслужване при пазарни условия се извършва въз основа на еднакви, недискриминационни и прозрачни условия в съответствие със законодателството на Съюза, включително правилата на Договора относно конкуренцията. Тръжните процедури за възлагане на обществени поръчки за съответните услуги се оформят така, че да дадат възможност за действително участие на конкуриращи се доставчици в тях, включително чрез редовно подновяване на състезателната процедура.

3. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че осигуряването на обслужване на въздушното движение при прелитане е отделено от гледна точка на организацията от предоставянето на услугите CNS, AIS, ADS, MET и обслужване на въздушното движение в зоната на летището, както и че се спазва изискването за разделяне на сметките, посочено в член 25, параграф 3.

4. Доставчик на CNS, AIS, ADS, MET или обслужване на въздушното движение в зоната на летището може да бъде избран да предоставя услуги в дадена държава членка само ако:

- а) е сертифициран в съответствие с член 6, параграфи 1 и 2;
- б) основното място на неговата стопанска дейност се намира на територията на държава членка;
- в) държави членки или граждани на държави членки притежават повече от 50 % от предприятието на доставчика и упражняват фактически контрол над него, пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия, освен ако в споразумение с трета държава, по което Съюзът е страна, е предвидено друго; и
- г) доставчикът на услуги изпълнява националните изисквания по отношение на сигурността и отбраната.

5. Членове 14, 17 и 19—22 не се прилагат за доставчиците на обслужване на въздушното движение в зоната на летището, определени в резултат на процедура за възлагане на обществена поръчка в съответствие с втората и третата алинея на параграф 1. Тези доставчици на обслужване на въздушното движение в зоната на летището предоставят данни за ефективността на обслужването на въздушното движение в ключовите за ефективността области на безопасността, околната среда, капацитета и ефективността на разходите на националния орган за надзор и Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността за целите на наблюдението.

6. Националните органи за надзор гарантират, че изпълнението на обществени поръчки от страна на доставчиците на обслужване на въздушното движение и летищни оператори, посочено в параграф 1, спазва изискванията по параграф 2, и при необходимост прилагат коригиращи мерки. При обслужване на въздушното движение в зоната на летището те отговарят за одобряването на тръжните спецификации за обслужване на въздушното движение в зоната на летището, което включва изисквания за качество на услугата. Националните органи за надзор се обръщат към националния орган за защита на конкуренцията, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета по всички въпроси, свързани с прилагането на правилата за конкуренцията.

Член 9

Предоставяне на общи информационни услуги

1. Когато се предоставят общи информационни услуги, разпространяваните данни осигуряват пълнотата и качеството, необходими за безопасното предоставяне на услугите за управление на движението на безпилотни въздухоплавателни средства.

2. Цената на общите информационни услуги се основава на постоянните и променливите разходи за предоставяне на съответната услуга и може освен това да включва надбавка, отразяваща приемлив баланс между риска и възвръщаемостта.

Разходите, посочени в първата алинея, се вписват в счетоводна сметка, отделна от сметките за всички други дейности на съответния оператор, и се правят достъпни за обществеността.

3. Доставчикът на общата информационна услуга определя цената съгласно параграф 2 и тя подлежи на оценка и одобрение от съответния национален орган за надзор.

4. Що се отнася до операциите в специфични обеми въздушно пространство, определени от държавите членки за операции с безпилотни въздухоплавателни средства, съответните оперативни данни се предоставят в реално от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Доставчиците на общи информационни услуги използват тези данни само за оперативни цели на предоставяните от тях услуги. Достъпът до съответните оперативни данни се предоставя на недискриминационна основа, без да се засягат интересите на политиката за сигурността или отбраната.

Цените за достъп до такива данни се формират въз основа на пределните разходи за предоставяне на данните.

~~Член 9~~

Определяне на доставчиците на метеорологично обслужване

~~1. Държавите-членки могат да определят доставчик на метеорологично обслужване, който на изключително основание да доставя всички или част от метеорологичните данни в цялото или в част от въздушното пространство, попадащо под тяхна отговорност, като се отчитат съображенията за безопасност.~~

~~2. Държавите-членки информират без закъснение Комисията и други държави-членки за всяко решение в рамките на този член, засягащо определянето на доставчик на метеорологично обслужване.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5

(адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~10~~11

Схема за ефективност на дейността

1. С цел да бъдат подобрени ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в Единното европейско небе се ~~създава~~ ☒ прилага ☒ схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции ☒ в съответствие с настоящия член и членове 11 — 18. ~~Тя включва:~~

2. Схемата за ефективност се прилага за референтни периоди, които са най-малко две години и не повече от пет години. Схема за ефективност включва:

а) цели за ефективност за ~~цялата Общност~~ ☒ целия Съюз ☒ в ключови области на дейността — ~~безопасност~~, околна среда, капацитет и разходна ефективност ☒ , за всеки референтен период ☒ ;

б) ~~национални~~ ☒ планове ☒ за ефективност ☒ ~~или планове на функционалните блокове въздушно пространство~~, включително ☒ обвързващи ☒ цели за ефективност на дейността, ~~е които се гарантира съгласуваност с целите за ефективност на дейността за цялата Общност~~ ☒ в ключовите области на дейността, посочени в буква а), за всеки референтен период ☒ ;

в) периодичен преглед, наблюдение и сравняване на ефективността ~~на дейността по аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции~~ ☒ в ключовите области на дейността — безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност ☒ .

Комисията може да добави допълнителни ключови области на дейността за определяне на цели за ефективност или за наблюдение, ако това е необходимо за повишаване на ефективността.

~~2. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, Комисията може да определи Евроконтрол или друг безпристрастен и компетентен орган да изпълнява ролята на „орган за преглед на ефективността“. Ролята на органа за преглед на ефективността е да оказва съдействие на Комисията в сътрудничество с националните органи за надзор и да подпомага националните органи за надзор при искане от тяхна страна при прилагането на схемата за ефективност на дейността, посочена в параграф 1. Комисията осигурява независимостта на органа за преглед на ефективността при изпълнение на задачите, които му е поставила.~~

~~3. а) Целите за ефективност на дейността в цялата Общност за мрежата за управление на въздушното движение се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, след като се вземе предвид съответната информация, подадена от националните органи за надзор на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство.~~

~~б) Националните планове или планове за функционалните блокове въздушно пространство, посочени в параграф 1, буква б), се изготвят от националните органи за надзор и се приемат от държавата-членка (държавите-членки). В планове се включват задължителни национални цели или цели на равнище функционални блокове въздушно пространство и подходяща схема от мерки за насърчване, приети от държавата-членка (държавите-членки). Планове се изготвят след консултации с доставчиците на аеронавигационно обслужване, представители на ползвателите на въздушното пространство и когато е приложимо, с летищните оператори и летищните координатори.~~

~~в) Съгласуваността на националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство с целите за ефективност на дейността за цялата Общност се оценява от Комисията с помощта на критериите за оценка, посочени в параграф 6, буква г).~~

~~В случай че Комисията установи, че една или няколко групи национални цели или цели на равнище функционални блокове въздушно пространство не отговарят на критериите за оценка, тя може да вземе решение съгласно процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2, да отправи препоръка съответните национални органи за надзор да предложат преразгледана(и) цел(и), свързана(и) с ефективността. Съответната държава-членка или съответните държави-членки приема(т) преразгледаните цели, свързани с ефективността, и подходящи мерки, за което своевременно уведомяват Комисията.~~

~~В случай че Комисията установи, че преразгледаните цели, свързани с ефективността, и свързаните с тях мерки не са адекватни, тя може да вземе решение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, съответните държави-членки да предприемат коригиращи мерки.~~

~~Като алтернатива Комисията може да реши, при наличие на достатъчно подкрепящи доказателства, да преразгледа целите за ефективност на дейността за цялата Общност съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3.~~

~~г) Референтният период за схемата за отчитане на ефективността, посочен в параграф 1, обхваща най-малко три, но не повече от пет години. В случай че националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно~~

~~пространство не бъдат постигнати през този период, държавите членки и/или националните органи за надзор прилагат съответните мерки, определени от тях. Първият референтен период обхваща първите три години след приемането на правилата за прилагане, предвидени в параграф 6.~~

~~д) Комисията редовно извършва оценка на изпълнението на целите за ефективност и представя резултатите на Комитета за единно небе.~~

3. ~~По отношение на схемата за отчитане на ефективността се прилагат следните процедури, посочени в параграф 4~~ ☒ Букви а), б) и в) от параграф 2 се основават на ☒ :

а) събиране, валидиране, проучване, оценка и разпространение на данни, свързани с ефективността на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции, от всички заинтересовани страни, включително доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори, националните органи за надзор, ☒ националните компетентни органи, ☒ държавите членки ☒ , Агенцията, управителният орган на мрежата ☒ и Евроконтрол;

☒ **НОВ**

б) ключови показатели за ефективност за определяне на цели в ключовите за ефективността области — околна среда, капацитет и ефективност на разходите;

в) показатели за наблюдение на ефективността в ключовите за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите;

г) методика за разработването на планове за ефективност и на цели за ефективност на аеронавигационното обслужване, както и методика за разработването на план за ефективност и на цели за ефективност на мрежовите функции;

д) оценката на проектопланове и целите за ефективност на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции;

е) наблюдение на планове за ефективност, включително подходящи механизми за предупреждение за преработване на планове и целите за ефективност, както и за преразглеждане на валидните за целия Съюз цели за ефективност през даден референтен период;

ж) сравнителен анализ на доставчиците на аеронавигационно обслужване;

з) схеми от мерки за насърчаване, включително за финансови възпиращи механизми, приложими в случаите, когато доставчикът на обслужване на въздушното движение не отговаря на съответните задължителни цели за ефективност по време на референтния период или когато не е изпълнил съответните съвместни проекти, посочени в член 35. Такива финансови възпиращи механизми отчитат по-специално влошаването на качество на услугата, предоставяна от същия доставчик, в резултат на неспазване на целите за ефективност или неизпълнение на съвместните проекти, както и въздействието на това върху мрежата;

и) механизми за поделение на риска по отношение на въздушното движение и разходите;

- й) графици за определянето на цели, оценката на планове и целите за ефективност, наблюдението и сравнителния анализ;
- к) методика за разпределяне на разходите, които са общи за аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, между двете категории услуги;
- л) механизми за справяне с непредвидими и значими събития, които имат съществено въздействие върху прилагането на схемите за ефективност и за таксуване.

Член 11

Определяне на валидни за целия Съюз цели за ефективност

1. Комисията приема валидни за целия Съюз цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоната на летището в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите за всеки референтен период в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2, и с параграфи 2—3 от настоящия член. Комисията може да определя допълващи базови стойности, референтна разбивка или референтни групи във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, с цел да се даде възможност за оценяване и одобряване на проектопланове за ефективност в съответствие с критериите, посочени в член 13, параграф 3.

2. Валидните за целия Съюз цели за ефективност, посочени в параграф 1, се определят въз основа на следните основни критерии:

а) те трябва да водят до постепенно, постоянно подобрене по отношение на експлоатационната и икономическата ефективност на аеронавигационното обслужване;

б) те трябва да са реалистични и постижими през съответния референтен период, като в същото време насърчават по-дългосрочните структурни и технологични разработки, даващи възможност за ефективно, устойчиво и гъвкаво предоставяне на аеронавигационно обслужване.

3. Комисията събира цялата необходима информация от заинтересованите страни, за да подготви своите решения относно валидните за целия Съюз цели за ефективност. По искане на Комисията, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оказва съдействие на Комисията за анализа и изготвянето на посочените решения като предоставя становище.

Член 12

Класификация на аеронавигационното обслужване при прелитане и в зоната на летището

1. Преди началото на всеки референтен период всяка държава членка уведомява Комисията кое аеронавигационно обслужване, което ще бъде предоставяно през същия период във въздушното пространство под нейна отговорност, възнамерява да класифицира като аеронавигационно обслужване при прелитане и съответно като аеронавигационно обслужване в зоната на летището. Същевременно всяка държава членка съобщава на Комисията определените доставчици на обслужване на въздушното движение за съответния вид обслужване.

2. Своевременно, преди началото на съответния референтен период, Комисията приема решения за изпълнение, адресирани до всяка държава членка, относно това дали планираната класификация на съответното обслужване отговаря на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55. По искане на Комисията, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оказва съдействие на Комисията за анализа и изготвянето на посочените решения като предоставя становище.

3. Когато в решение, прието съгласно параграф 2, бъде констатирано, че планираната класификация не отговаря на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55, съответната държава членка, вземайки предвид това решение, подава ново уведомление при спазване на същите критерии. Комисията взема решение по това уведомление в съответствие с параграф 2.

4. Съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение основават своите проектопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и на аеронавигационното обслужване в зоната на летището на класификациите, за които Комисията е установила, че отговарят на критериите, предвидени в член 2, точки 28 и 55. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, се придържа към същите класификации, когато оценява разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището съгласно член 13, параграф 3.

Член 13

Планове за ефективност и цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане за определените доставчици на обслужване на въздушното движение

1. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение за аеронавигационно обслужване при прелитане за всеки референтен период приемат проектопланове за ефективност по отношение на цялото аеронавигационно обслужване при прелитане, което те предоставят, а когато е приложимо — осигуряват от други доставчици.

Проектоплановите за ефективност се приемат след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Те съдържат цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите, в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност. В тези проектопланове за ефективност се взема предвид Европейският генерален план за УВД. Проектоплановите за ефективност се оповестяват публично.

2. Проектоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, посочени в параграф 1, включват съответната информация, предоставена от управителния орган на мрежата. Преди да приемат тези проектопланове, определените доставчици на обслужване на въздушното движение се консултират с представители на ползвателите на въздушното пространство и, когато е уместно, с военните органи, летищните оператори и летищните координатори. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение представят тези планове и на националния компетентен орган, отговарящ за тяхното сертифициране, който проверява съответствието с Регламент (ЕС) 2018/1139 и с делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

3. Проектноплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане включват цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които са съвместими със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност във всички ключови за ефективността области и отговарят на допълнителните условия, посочени в трета алинея.

Съгласуваността на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане с валидните за целия Съюз цели за ефективност се установява съгласно следните критерии:

а) ако е определена референтна разбивка във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, сравнение на целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, с тази референтна разбивка;

б) оценка на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за целия период, обхващащ както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

в) сравнение на планираното ниво на ефективност на съответния доставчик на обслужване на въздушното движение с други доставчици на обслужване на въздушното движение, които са част от една и съща референтна група.

Освен това проектопланът за ефективност трябва да отговаря на следните условия:

а) ключовите предположения, прилагани като основа за определянето на целите, и мерките, предназначени за постигане на целите по време на референтния период, включително базовите стойности, използваните прогнози за въздушното движение и икономическите предположения, трябва да бъдат точни, адекватни и съгласувани;

б) проектопланът за ефективност трябва да бъде изчерпателен по отношение на данните и подкрепящите материали;

в) разходната база за таксите трябва да е в съответствие с член 20.

4. Разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището се оценява от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, въз основа на методиката, посочена в член 10, параграф 3, буква к), и класификацията на различните услуги, оценена от Комисията съгласно член 12.

5. Проектноплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, посочени в параграф 1, включително, където е уместно, разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, се представят на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, за преглед и одобрение.

6. Когато става въпрос за определен доставчик на обслужване на въздушното движение, който предоставя както аеронавигационно обслужване при прелитане, така и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, първо оценява разпределението на разходите между съответните услуги в съответствие с параграф 4.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че разпределението на разходите не съответства на методиката или на класификацията, посочени в параграф 4, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното

движение представя нов проектоплан за ефективност в съответствие с посочената методика и класификация.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че разпределението на разходите съответства на посочената методика и класификация, тя приема решение в този смисъл, като уведомява определения доставчик на обслужване на въздушното движение и съответния национален орган за надзор. Националният орган за надзор е обвързан от заключенията в посоченото решение по отношение на разпределението на разходите за целите на оценката на проектоплана за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, както е посочено в член 14.

7. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оценява целите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане и плановите за ефективност съгласно критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако се прилага параграф 6, тази оценка се извършва след вземането на решение относно разпределението на разходите в съответствие с параграф 6, четвърта алинея.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че проектопланът за ефективност отговаря на посочените критерии и условия, тя го одобрява.

Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че една или няколко цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност или че планът за ефективност не отговаря на допълнителните условия, предвидени в параграф 3, тя не дава одобрение.

8. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е отказала да одобри даден проектоплан за ефективност в съответствие с параграф 7, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното движение представя преработен проектоплан за ефективност, включително, при необходимост, преразгледани цели.

9. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, оценява преработения проектоплан за ефективност, посочен в параграф 8, в съответствие с критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако преработеният проектоплан за ефективност отговаря на тези критерии и условия, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, го одобрява.

Ако преработеният проектоплан за ефективност не отговаря на тези критерии и условия, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, отказва да го одобри и изисква от определения доставчик на обслужване на въздушното движение да представи окончателен проектоплан за ефективност.

Ако преработеният проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, бъде отхвърлен, тъй като съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, определя цели за ефективност в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност за съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, като взема предвид констатациите, направени в решението, посочено в параграф 7. Окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, включва целите за ефективност, както са определени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, както и мерките за постигане на тези цели.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, само защото той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, счита, че са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност; окончателният проектоплан за ефективност трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е счела, че не са изпълнени.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 8, защото той съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, и защото, в допълнение, той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, определени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, в съответствие с трета алинея, и мерките за постигане на тези цели; той трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, е счела, че не са изпълнени.

10. Проектоплановите за ефективност, одобрени от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, се приемат от съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение като окончателни планове и се оповестяват публично.

11. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, изготвя редовни доклади в рамките на сроковете, посочени в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 18, относно наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване при прелитане и мрежовите функции, включително редовни оценки на постигането на валидните за целия Съюз цели за ефективност при прелитане и на целите за ефективност на аеронавигационно обслужване при прелитане за доставчиците на обслужване на въздушното движение, както и публичното оповестяване на резултатите от тези оценки.

Определеният доставчик на обслужване на въздушното движение предоставя информацията и данните, необходими за наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване. Това включва информация и данни, свързани с действителните разходи и приходи. Ако целите за ефективност не бъдат постигнати или планът за ефективност не се изпълнява правилно, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, приема решения, изискващи коригиращи мерки, които трябва да бъдат изпълнени от доставчиците на обслужване на въздушното движение. Тези коригиращи мерки може да включват, когато това е обективно необходимо, изискване към доставчика на обслужване на въздушното движение да делегира предоставянето на съответните услуги на друг доставчик на обслужване на въздушното движение. Ако целите за ефективност не се постигат или ако планът за ефективност продължава да бъде неправилно изпълняван, или ако наложените коригиращи мерки не се прилагат, или се прилагат неправилно, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване и предоставя становище на Комисията в съответствие с член 24, параграф 2. Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.

Планове за ефективност и цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището за определените доставчици на обслужване на въздушното движение

1. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение за аеронавигационно обслужване в зоната на летището за всеки референтен период приемат проектопланове за ефективност по отношение на цялото аеронавигационно обслужване в зоната на летището, което те предоставят, а когато е приложимо — осигуряват от други доставчици.

Проектоплановите за ефективност се приемат след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Те съдържат цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите, в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност. В тези проектопланове за ефективност се взема предвид Европейският генерален план за УВД. Progettoплановите за ефективност се оповестяват публично.

2. Progettoплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, посочени в параграф 1, включват съответната информация, предоставена от управителния орган на мрежата. Преди да приемат тези проектопланове, определените доставчици на обслужване на въздушното движение се консултират с представители на ползвателите на въздушното пространство и, когато е уместно, с военните органи, летищните оператори и летищните координатори. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение представят тези планове и на националния компетентен орган, отговарящ за тяхното сертифициране, който проверява съответствието с Регламент (ЕС) 2018/1139 и с делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

3. Progettoплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището включват цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които са съвместими със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност, във всички ключови за ефективността области, и отговарят на допълнителните условия, посочени в трета алинея.

Съгласуваността на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището с валидните за целия Съюз цели за ефективност се установява съгласно следните критерии:

а) ако е определена референтна разбивка във връзка с валидните за целия Съюз цели за ефективност, сравнение на целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, с тази референтна разбивка;

б) оценка на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за целия период, обхващащ както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

в) сравнение на планираното ниво на ефективност на съответния доставчик на обслужване на въздушното движение с други доставчици на обслужване на въздушното движение, които са част от една и съща референтна група.

Освен това проектопланът за ефективност трябва да отговаря на следните условия:

а) ключовите предположения, прилагани като основа за определянето на целите, и мерките, предназначени за постигане на целите по време на референтния период, включително базовите стойности, използваните прогнози за въздушното движение и икономически предположения, трябва да бъдат точни, адекватни и съгласувани;

б) проектопланът за ефективност трябва да бъде изчерпателен по отношение на данните и подкрепящите материали;

в) разходната база за таксите трябва да е в съответствие с член 20.

4. Проектнопланове за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, посочени в параграф 1, се представят на националния орган за надзор за оценка и одобрение.

5. Когато става въпрос за определен доставчик на обслужване на въздушното движение, който предоставя както аеронавигационно обслужване при прелитане, така и аеронавигационно обслужване в зоната на летището, проектопланът за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, който се представя на националния орган за надзор, е планът, предмет на положително решение относно разпределението на разходите, прието от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, в съответствие с член 13, параграф 6, трета алинея.

6. Националният орган за надзор оценява целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището и планове за ефективност съгласно критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако се прилага параграф 5, националният орган за надзор основава оценката си на заключенията в решението, взето от Агенцията в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността по отношение на разпределението на разходите.

Ако националният орган за надзор установи, че проектопланът за ефективност отговаря на посочените критерии и условия, той го одобрява.

Ако националният орган за надзор установи, че една или няколко цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност или че планът за ефективност не отговаря на допълнителните условия, предвидени в параграф 3, той не дава одобрение.

7. Ако националният орган за надзор е отказал да одобри даден проектоплан за ефективност в съответствие с параграф 6, съответният определен доставчик на обслужване на въздушното движение представя преработен проектоплан за ефективност, включително, при необходимост, преразгледани цели.

8. Националният орган за надзор оценява преработения проектоплан за ефективност, посочен в параграф 7, в съответствие с критериите и условията, предвидени в параграф 3. Ако преработеният проектоплан за ефективност отговаря на тези критерии и условия, националният орган за надзор го одобрява.

Ако преработеният проектоплан за ефективност не отговаря на тези критерии и условия, националният орган за надзор отказва да го одобри и изисква от определения доставчик на обслужване на въздушното движение да представи окончателен проектоплан за ефективност.

Ако преработеният проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, бъде отхвърлен, тъй като съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, националният орган за надзор определя цели за ефективност в съответствие с валидните за целия Съюз цели за ефективност за съответния определен

доставчик на обслужване на въздушното движение, като взема предвид констатациите, направени в решението, посочено в параграф 6. Окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, включва целите за ефективност, както са определени от националния орган за надзор, както и мерките за постигане на тези цели.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, само защото той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, които националният орган за надзор счита, че са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност; окончателният проектоплан за ефективност трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които националният орган за надзор е счел, че не са изпълнени.

Ако бъде отказано одобрение на преработения проектоплан за ефективност, представен в съответствие с параграф 7, защото той съдържа цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, които не са съвместими с валидните за целия Съюз цели за ефективност, и защото, в допълнение, той не отговаря на условията, предвидени в параграф 3, трета алинея, окончателният проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен от съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение, трябва да включва целите за ефективност, определени от националния орган за надзор в съответствие с трета алинея, и мерките за постигане на тези цели; той трябва да съдържа и измененията, необходими с оглед на условията, които националният орган за надзор е счел, че не са изпълнени.

9. Проектноплановите за ефективност, одобрени от националния орган за надзор, се приемат от съответните определени доставчици на обслужване на въздушното движение като окончателни планове и се оповестяват публично.

10. Съответният национален орган за надзор изготвя редовни доклади относно наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, включително редовни оценки на постигането на целите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището за доставчиците на обслужване на въздушното движение, както и публичното оповестяване на резултатите от тези оценки.

Определеният доставчик на обслужване на въздушното движение предоставя информацията и данните, необходими за наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване. Това включва информация и данни, свързани с действителните разходи и приходи.

Ако целите за ефективност не бъдат постигнати или планът за ефективност не се изпълнява правилно, националният орган за надзор приема решения, изискващи коригиращи мерки, които трябва да бъдат изпълнени от доставчиците на обслужване на въздушното движение. Тези коригиращи мерки може да включват, когато това е обективно необходимо, изискване към доставчика на обслужване на въздушното движение да делегира предоставянето на съответните услуги на друг доставчик на обслужване на въздушното движение. Ако целите за ефективност не се постигат или ако планът за ефективност продължава да бъде неправилно изпълняван, или ако наложените коригиращи мерки не се прилагат, или се прилагат неправилно, националният орган за надзор изисква от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед

на ефективността, да проведе разследване в съответствие с член 24, параграф 2, а Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.

11. Държавите членки предприемат необходимото, за да могат решенията на националния орган за надзор да подлежат на съдебен контрол.

12. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, изпълнява функциите на национален орган за надзор в съответствие с член 3, параграф 8, проектоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището се представят на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, заедно с проектоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване при прелитане. Ако Агенцията е взела решение по отношение на разпределението на разходите, посочено в член 13, параграф 6, трета алинея, това решение е задължително за нея за целите на оценката на проектоплановите за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището.

Член 15

Роля на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, по отношение на наблюдението на валидните за целия Съюз цели за ефективност на аеронавигационното обслужване в зоната на летището

1. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, редовно изготвя общ преглед за целия Съюз на ефективността на аеронавигационно обслужване в зоната на летището и връзката с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

2. За целите на изготвянето на прегледа, посочен в параграф 1, националните органи за надзор уведомяват Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, относно своите доклади, посочени в член 14, параграф 10, и предоставят всякаква друга информация, която Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, може да поиска за посочените цели.

Член 16

План за ефективност на мрежата

1. За всеки референтен период управителният орган на мрежата изготвя проектоплан за ефективност на мрежата по отношение на всички предоставяни мрежови функции.

Проектопланът за ефективност на мрежата се съставя след определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност и преди началото на съответния референтен период. Той съдържа цели за ефективност в ключовите за ефективността области околна среда, капацитет и ефективност на разходите.

2. Проектотпланът за ефективност на мрежата се представя на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и на Комисията.

По искане на Комисията Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, ѝ представя становище относно проектоплана за ефективност на мрежата въз основа на следните основни критерии:

а) разглеждане на подобренията в ефективността с течение на времето, за референтния период, обхванат от плана за ефективност, и допълнително за времето, обхващащо

както предходния референтен период, така и референтния период, обхванат от плана за ефективност;

б) изчерпателност на проектоплана за ефективност на мрежата по отношение на данните и подкрепящите материали.

Ако Комисията установи, че проектопланът за ефективност на мрежата е изчерпателен и показва адекватни подобрения на ефективността, тя приема проектоплана за ефективност на мрежата като окончателен план. В противен случай Комисията може да поиска от управителния орган на мрежата да представи преработен проектоплан за ефективност на мрежата.

Член 17

Преразглеждане на целите за ефективност и преработване на плановете за ефективност по време на даден референтен период

1. Ако през даден референтен период валидните за целия Съюз цели за ефективност вече не са адекватни в контекста на значително променените обстоятелства и ако преразглеждането на целите е необходимо и пропорционално, Комисията преразглежда тези валидни за целия Съюз цели за ефективност. По отношение на това решение се прилага член 11. След такова преразглеждане определените доставчици на обслужване на въздушното движение приемат нови проектопланове за ефективност, по отношение на които се прилагат членове 13 и 14. Управителният орган на мрежата изготвя нов проектоплан за ефективност на мрежата, по отношение на който се прилага член 16.

2. Решението относно преразглежданите валидни за целия Съюз цели за ефективност, посочени в параграф 1, включва преходни разпоредби, докато започнат да се прилагат окончателните планове за ефективност, приети съгласно член 13, параграф 6 и член 14, параграф 6.

3. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение могат да поискат разрешение от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, по отношение на аеронавигационното обслужване при прелитане, или от съответния национален орган за надзор по отношение на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, за преразглеждане на една или няколко цели за ефективност по време на даден референтен период. Такова искане може да бъде отправено, когато са достигнати алармените прагове или когато определените доставчици на обслужване на въздушното движение докажат, че първоначалните данни, предположения и обосновки, които са в основата на целите за ефективност, са в значителна степен и продължително време неточни поради обстоятелства, които са били непредвидими към момента на приемането на плана за ефективност.

4. Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, по отношение на аеронавигационното обслужване при прелитане, или съответният национален орган за надзор — по отношение на аеронавигационното обслужване в зоната на летището, разрешава на съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение да пристъпи към предвиденото преразглеждане само ако това е необходимо и пропорционално и ако преразглежданите цели за ефективност гарантират поддържането на съгласуваност с валидните за целия Съюз цели за ефективност. Ако има разрешение за преразглеждане, определените доставчици на обслужване на въздушното движение приемат нови проектопланове за ефективност в съответствие с процедурите, предвидени в членове 13 и 14.

Прилагане на схемата за ефективност

За прилагането на схемата за ефективност Комисията приема подробни изисквания и процедури по отношение на член 10, параграф 3 и членове 11, 12, 13, 14, 15, 16 и 17, по-специално що се отнася до разработването на проектопланове за ефективност, определянето на цели за ефективност, критериите и условията за тяхната оценка, методиката за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, наблюдението на ефективността и предписването на коригиращи мерки, както и графичите за всички процедури. Тези изисквания и процедури се определят посредством акт за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2.

↓ 1070/2009 член 1.

~~б) избор на съответните ключови за ефективността области на базата на документ № 9854 на ИКАО „Глобална оперативна концепция за управление на въздушното движение“, съгласувани с тези, определени в работната рамка на „Генерален план за УВД“, в това число безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност, при необходимост адаптирани с цел отчитане на специфичните нужди на Единното европейско небе и съответните цели в тези области, както и дефиниране на ограничен брой ключови показатели за ефективност, свързани с измерване на ефективността;~~

~~в) установяване на свързани с ефективността на дейността цели за цялата Общност, които се определят, като се вземе предвид подадената информация, събрана на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство;~~

~~6. За определяне на подробностите по функционирането на схемата за отчитане на ефективността от дейността Комисията приема в срок до 4 декември 2011 г. и в рамките на подходяща времева рамка с оглед спазване на сроковете, установени в настоящия регламент, правила за прилагане в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3. Тези правила за прилагане включват следното:~~

~~в) критериите за изготвяне на национални планове за ефективност на дейността или планове на функционалните блокове въздушно пространство от националните органи за надзор, които съдържат националните цели за ефективност или целите за ефективност на функционалните блокове въздушно пространство, както и схемата от мерки за насърчаване. Плановите за ефективност на дейността:~~

~~i) се основават на бизнес плановите на доставчиците на аеронавигационно обслужване;~~

~~ii) отчитат всички разходни компоненти на национална основа или на разходната база на функционалния блок въздушно пространство;~~

~~iii) включва задължителни цели във връзка с ефективността, съответстващи на целите за ефективност за цялата Общност; г) оценка на~~

~~националните цели за ефективност или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство въз основа на националния план или плана на функционалния блок въздушно пространство; и~~

~~д) наблюдение на националните планове за ефективност или плановете на функционалните блокове въздушно пространство, включително подходящи механизми за предупреждение; г) критерии за оценка на съответствието на националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство с целите за ефективност за цялата Общност през референтния период и за поддръжка на механизми за предупреждение;~~

~~д) общи принципи за създаване от държавите-членки на схема от мерки за насърчаване;~~

~~е) принципи за прилагането на преходен механизъм, необходим е цел адаптиране към функционирането на схемата за отчитане на ефективността, за срок от не повече от 12 месеца след приемането на правилата за прилагане;~~

~~б) референтния период и интервалите за оценяване на постигнатите цели за ефективност, както и поставяне на нови цели;~~

~~а) съдържанието и графика за изпълнение на процедурите, посочени в параграф 4;~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5

~~5. При установяването на схемата за отчитане на ефективността се взема предвид, че обслужването по маршрута, обслужването в района на летището и мрежовите функции са различни и следва да бъдат третираны по съответния начин, ако е необходимо също и за целите на измерването на ефективността.~~

↓ 550/2004 (адаптиран)

~~ГЛАВА III~~

~~СХЕМИ ЗА ТАКСУВАНЕ~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 8

~~Член 14~~

~~Общи положения~~

~~В съответствие с изискванията на членове 15 и 16 схемата за таксуване за аеронавигационно обслужване допринася за постигане на по-голяма прозрачност по отношение на определянето, налагането и събирането на такси за ползвателите на въздушното пространство, както и за разходната ефективност при осигуряване на~~

~~аеронавигационно обслужване и ефикасността на полетите при поддържане на оптимално ниво на безопасност. Тази схема е в съответствие с член 15 от Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. и системата на Евроконтрол за аеронавигационни такси.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 9
(адаптиран)

Член ~~1945~~

Принципи ☒ на схемата за таксуване ☒

↓ НОВ

1. Без да се засяга възможността държавите членки да финансират чрез публични средства предоставянето на обслужване на въздушното движение, обхванато от настоящия член, за аеронавигационното обслужване се определят, налагат и събират такси от ползвателите на въздушното пространство.
2. Таксите се основават на разходите на доставчиците на обслужване на въздушното движение за услуги и функции, предоставяни в полза на ползвателите на въздушното пространство по време на определени референтни периоди, както е предвидено в член 10, параграф 2. Тези разходи може да включват разумна възвръщаемост на активите, което допринася за необходимото подобряване на структурата на капитала.
3. Таксите насърчават безопасното, ефикасно, ефективно и устойчиво предоставяне на аеронавигационно обслужване с цел постигане на високо ниво на безопасност и ефективност на разходите, както и постигане на целите за ефективност, като стимулират осигуряването на интегрирано обслужване, същевременно намалявайки въздействието на авиацията върху околната среда.
4. Приходите от таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, може да доведат до финансови излишъци или загуби за доставчиците на обслужване на въздушното движение поради прилагането на схемите от мерки за насърчаване, посочени в член 10, параграф 3, буква з), и механизмите за поделение на риска, посочени в член 10, параграф 3, буква и).
5. Приходите от таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство в съответствие с настоящия член, не се използват за финансиране на услуги, които се предоставят при пазарни условия в съответствие с член 8.
6. Финансовите данни за определените разходи, действителните разходи и приходите на определените доставчици на обслужване на въздушното движение се докладват на националните органи за надзор и на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и се оповестяват публично.

Член 20

Разходна база за таксите

1. Разходната база за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоната на летището се състои от определените разходи, свързани с предоставянето на това обслужване в съответната зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и съответната зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището, както е определено в плановете за ефективност, приети в съответствие с членове 13 и 14.

2. Определените разходи, посочени в параграф 1, включват разходите за съответните съоръжения и услуги, включително съответните суми за лихва върху капиталовата инвестиция и амортизация на активите, а също така разходи за техническо обслужване, оперативни, управленски и административни разходи.

3. Определените разходи, посочени в параграф 1, включват и следните разходи:

а) разходи, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността;

б) разходи или части от тях, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение във връзка с надзора и сертифицирането им от страна на националните органи за надзор, освен ако държавите членки не използват други финансови ресурси за покриване на тези разходи;

в) разходи, направени от доставчиците на обслужване на въздушното движение във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване и мрежови функции, включително задачите, възложени на управителния орган на мрежата, освен ако държавите членки не използват други финансови ресурси за покриване на тези разходи.

4. Определените разходи не включват разходите за санкции, наложени от държавите членки, както е посочено в член 42, нито разходите по коригиращи мерки, както е посочено в член 13, параграф 11 и член 14, параграф 10.

5. Не се позволява кръстосано субсидиране между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището. Разходите, които се отнасят както до аеронавигационното обслужване при прелитане, така и до аеронавигационното обслужване в зоната на летището, се разпределят пропорционално между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоната на летището въз основа на прозрачна методика. Кръстосаното субсидиране се позволява между различни аеронавигационни услуги, попадащи в една от тези две категории, само когато е обосновано с обективни причини и може да бъде ясно идентифицирано в съответствие с член 25, параграф 3.

6. Определените доставчици на обслужване на въздушното движение предоставят подробна информация за своята разходна база на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, на националните органи за надзор и на Комисията. За тази цел разходите се разпределят в съответствие с разделянето на сметките, посочено в член 25, параграф 3, и като се разграничават разходите за персонал, оперативните разходи, различни от разходите за персонал, разходите за амортизация, цената на капитала, разходите за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и извънредните разходи.

Член 21

Определяне на таксовите единици

1. Таксовите единици се определят за една календарна година за всяка зона за събиране на такси въз основа на определените разходи и прогнозите за въздушното движение, утвърдени в плановете за ефективност, както и приложимите корекции, произтичащи от предходни години, и други приходи.

2. Таксовите единици се определят от националните органи за надзор след проверка от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, на тяхното съответствие с член 19, член 20 и с настоящия член. Ако Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, установи, че дадена таксова единица не отговаря на тези изисквания, въпросната таксова единица се преразглежда от съответния национален орган за надзор. Ако таксовата единица продължава да не отговаря на тези изисквания, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване и предоставя становище на Комисията в съответствие с член 24, параграф 2, а Комисията може да предприеме действия в съответствие с член 24, параграф 3.

За целите на таксуването и когато претоварването създава значителни мрежови проблеми, включително влошаване на екологичните характеристики, Комисията може да определи чрез регламент за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, обща таксова единица за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на Единното европейско небе, както и подробни правила и процедури за нейното прилагане. Общата таксова единица, посочена в първа алинея, се изчислява въз основа на среднопретеглената стойност на различните таксови единици на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване. Приходите от общата таксова единица се преразпределят, за да се постигне неутралност по отношение на приходите за съответните доставчици на обслужване на въздушното движение.

Член 22

Определяне на таксите

1. Такси се събират от ползвателите на въздушното пространство за предоставянето на аеронавигационно обслужване при недискриминационни условия, като се отчита съответният продуктивен капацитет на различните типове въздухоплавателни средства. При начисляването на такси на различни ползватели на въздушното пространство, които са използвали едни и същи услуги, не се прави разграничение във връзка с националността или категорията на ползвателите.

2. Таксата за аеронавигационно обслужване при прелитане за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане се изчислява въз основа на таксовата единица, определена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане, и броя обслужени единици при прелитане за този полет. Таксата се състои от един или повече променливи елемента, всеки от които се основава на обективни фактори.

3. Таксата за аеронавигационно обслужване в зоната на летището за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището се изчислява въз основа на таксовата единица, определена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летището, и броя обслужени единици в зоната на летището за този полет. За целите на изчисляването на таксата за аеронавигационно обслужване в зоната на летището подходът и отлитането

на даден полет се отчитат като един полет. Таксата се състои от един или повече променливи елемента, всеки от които се основава на обективни фактори.

4. Може да се разрешава освобождаване от таксите за аеронавигационно обслужване за определени ползватели на въздушното пространство, по-специално за оператори на леки и държавни въздухоплавателни средства, при условие че разходите за такова освобождаване са осигурени от други източници и не се прехвърлят върху другите ползватели на въздушното пространство.

5. Таксите се модулират, за да се насърчат доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищата и ползвателите на въздушното пространство да подкрепят подобряването на екологичните характеристики или качеството на услугите, като например увеличено използване на устойчиви алтернативни горива, повишен капацитет, по-малко закъснения и устойчиво развитие, като същевременно се поддържа оптимално равнище на безопасност, по-специално за изпълнение на Европейския генерален план за УВД. Модулирането се състои от финансови предимства или загуби и трябва да бъде неутрално по отношение на приходите за доставчиците на обслужване на въздушното движение.

Член 23

Прилагане на схемата за таксуване

За прилагането на схемата за таксуване Комисията приема подробни изисквания и процедури по отношение на членове 19, 20, 21 и 22, по-специално що се отнася до разходната база и определените разходи, определянето на таксовите единици, схемите от мерки за насърчаване и механизмите за поделяне на риска, както и модулирането на таксите. Тези изисквания и процедури се определят посредством акт за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 37, параграф 2.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 9

~~а) разходите, които се заплащат съвместно от ползвателите на въздушното пространство, представляват определения размер на разходите за осигуряване на аеронавигационно обслужване, включително съответните суми за лихва върху капиталовата инвестиция и амортизация на активите, а също така разходи за поддръжка, оперативни, управленски и административни разходи. Определените разходи представляват разходите, определяни от държавата-членка на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство в началото на референтния период за всяка календарна година от референтния период, посочен в член 11 от Рамковия регламент, или през референтния период след съответните корекции, които прилагат механизмите за предупреждение, посочени в член 11 от Рамковия регламент;~~

~~б) разходите, които се вземат предвид в този контекст, са разходите, определени във връзка със съоръженията и услугите, предоставени и осъществени в съответствие с регионалния аеронавигационен план на ИКАО за европейския регион. Те може също така да включват разходите, направени от националните органи за надзор и/или квалифицирани организации, както и други разходи, направени от съответната държава-членка и доставчика на аеронавигационно обслужване във връзка с осигуряването на това обслужване.~~

~~Те не включват разходите за глоби, наложени от държавите-членки съгласно член 9 от Рамковия регламент, нито разходите по коригиращи мерки, наложени от държавите-членки съгласно член 11 от Рамковия регламент;~~

~~в) по отношение на функционалните блокове въздушно пространство и като част от техните съответни рамкови споразумения държавите-членки полагат разумни усилия да постигнат съгласие относно общи принципи на политиката за такуване;~~

~~г) разходите за различните аеронавигационни услуги се определят отделно, както е предвидено в член 12, параграф 3;~~

~~д) не се позволява кръстосано субсидиране между обслужването по маршрута и аеронавигационното обслужване в зоната на летището. Разходите, които се отнасят както до аеронавигационното обслужване в зоната на летището, така и до обслужването по маршрута, се разпределят пропорционално между обслужването по маршрута и аеронавигационното обслужване в зоната на летището въз основа на прозрачна методика. Кръстосаното субсидиране се позволява между различни аеронавигационни услуги, попадащи в една от тези две категории, само когато е обосновано с обективни причини и може да бъде ясно идентифицирано;~~

~~е) прозрачността на разходната база за таксите е гарантирана. Приемат се правила за осигуряване на информация от доставчиците на аеронавигационно обслужване, за да се даде възможност за преразглеждане на прогнозите, действителните разходи и приходите на доставчиците. Информацията се обменя редовно между националните органи за надзор, ползвателите на въздушното пространство, Комисията и Евроконтрол.~~

~~3. Държавите-членки се съобразяват със следните принципи при установяване на таксите в съответствие с параграф 2:~~

~~а) таксите се определят за предоставянето на аеронавигационно обслужване при недискриминационни условия. При начисляването на такси на различни ползватели на въздушното пространство, които са използвали едни и същи услуги, не се прави разграничение във връзка с националността или категорията на ползвателите;~~

~~б) може да се разрешават изключения за определени ползватели, по специално оператори на леки и държавни въздухоплавателни средства, при условие че разходите за такива изключения няма да бъдат прехвърляни върху други ползватели на въздушното пространство;~~

~~в) таксите се установяват за календарна година въз основа на определените разходи или могат да бъдат установени съгласно условия, посочени от държавите-членки за определяне на максималния размер на таксовата единица или на приходите за всяка година за период, който не надвишава пет години;~~

~~г) аеронавигационното обслужване може да създаде достатъчно приходи, които да осигуряват разумна възвръщаемост на активите, допринасящи за необходимото подобряване структурата на капитала;~~

~~д) таксите отразяват разходите за аеронавигационно обслужване и съоръженията, предоставени на ползвателите на въздушното пространство, като се отчита съответният продуктивен капацитет на различните типове въздухоплавателни средства;~~

~~е) таксите насърчават безопасното, ефикасно, ефективно и устойчиво предоставяне на аеронавигационно обслужване с цел постигане на високо ниво на безопасност и разходна ефективност, както и постигане на целите за ефективност на дейността, като стимулират осигуряването на интегрирано обслужване, същевременно намалявайки~~

въздействието на авиацията върху околната среда. За тази цел и във връзка с националните планове за ефективност на дейността или планове за ефективност на дейността на функционалните блокове въздушно пространство националните органи за надзор могат да въведат механизми, включително стимули, на базата на финансови предимства и недостатъци, за да насърчат доставчиците на аеронавигационно обслужване и/или ползвателите на въздушното пространство да подкрепят положителните промени при осигуряването на аеронавигационно обслужване, като например увеличаване на капацитета, намаляване на закъсненията и устойчиво развитие при поддържане на оптимално ниво на безопасност.

4. Комисията приема подробни правила за прилагане на настоящия член в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 11

Член 15

Преглед на съответствието

1. Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, осигурява постоянен преглед за наличието на съответствието с принципите и правилата, посочени в членове 14 и 15. Комисията предприема стъпки за установяването на необходимите механизми за използване на опита на Евроконтрол и споделя резултатите от прегледа с държавите-членки, Евроконтрол и представители на ползвателите на въздушното пространство.

2. По искане на една или повече държави-членки, които считат, че посочените в членове 14 и 15 принципи и правила не се прилагат точно, или по своя собствена инициатива Комисията провежда разследване на всяко твърдение за липса на съответствие или за неприлагане на съответните принципи и/или правила. Без да се засяга член 18, параграф 1, Комисията споделя резултатите от разследването с държавите-членки, Евроконтрол и представители на ползвателите на въздушното пространство. В срок от два месеца след получаване на такова искане, след изслушване на съответната държава-членка и след консултации с Комитета за единно небе в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2 от Рамковия регламент, Комисията взема решение за прилагането на членове 14 и 15 от настоящия регламент, както и дали съответната практика може да продължи да бъде прилагана.

3. Комисията адресира своето решение до държавата-членка и информира доставчика на аеронавигационно обслужване в нея, доколкото той е засегнат юридически. Всяка държава-членка може в срок от един месец да сезира Съвета с разглеждане на решението на Комисията. Съветът е квалифицирано мнозинство може да приеме различно решение в срок от един месец.

↓ НОВ

Член 24

Преглед на съответствието със схемите за ефективност и за таксуване

1. Комисията редовно прави преглед на съответствието с членове 10—17 и 19—22 и актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, на доставчиците на обслужване на въздушното движение и държавите членки, в зависимост от случая. Комисията предприема действия след консултация с Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и с националните органи за надзор.

2. По искане на една или повече държави членки, на национален орган за надзор или на Комисията Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, провежда разследване на всяко твърдение за несъответствие, както е посочено в параграф 1. Когато разполага с данни за такова несъответствие, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, може да започне разследване по своя собствена инициатива. Тя приключва разследването в рамките на четири месеца след получаване на искането, след като изслуша държавата членка, съответния национален орган за надзор и съответния определен доставчик на обслужване на въздушното движение. Без да се засяга член 41, параграф 1, Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, споделя резултатите от разследването със съответните държави членки, съответните доставчици на обслужване на въздушното движение и Комисията.

3. Комисията може да издаде становище относно спазването от страна на държавите членки и/или доставчиците на обслужване на въздушното движение на членове 10—17 и 19—22 и на актовете за изпълнение, посочени в членове 18 и 23, и да уведоми за това становище държавата членка или държавите членки, както и съответния доставчик на обслужване на въздушното движение.

↓ 550/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~251~~²

Прозрачност на финансовата отчетност ☒ на доставчиците на аеронавигационно обслужване ☒

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, ~~независимо~~ ☒ независимо от ☒ техния режим на собственост или тяхната юридическа ~~форма~~ ☒ структура ☒, ☒ ежегодно ☒ изготвят ~~представят за одит~~ и публикуват своите финансови отчети. Тези отчети трябва да отговарят на международните счетоводни стандарти, приети от ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒. Ако поради правния статут на доставчика на аеронавигационно обслужване не е възможно да се постигне пълно съответствие с международните счетоводни стандарти, доставчикът ~~прави всичко възможно, за да постигне~~ ☒ постига ☒ исканото съответствие в максимално висока степен. ~~2. Във всички случаи~~ ☒ Доставчиците на аеронавигационно обслужване публикуват годишен отчет и редовно са подлагани на независим одит ☒ по отношение на отчетите, посочени в настоящия параграф ☒.

↓ НОВ

2. Националните органи за надзор и Агенцията, в качеството си на орган за преглед на ефективността, имат право на достъп до отчетите на доставчиците на

аеронавигационно обслужване, които са под техен надзор. Държавите членки могат да решат да предоставят достъп до тези отчети на други органи за надзор.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 7

(адаптиран)

⇒ НОВ

3. ~~Когато предоставят пакет от услуги, Д~~Доставчиците на аеронавигационно обслужване ~~⇒, в рамките на своята система за вътрешно счетоводство, водят отделна отчетност за всяко аеронавигационно обслужване, ⇐~~ ~~определят и разкриват разходите и приходите, произтичащи от аеронавигационно обслужване, с разбивка в съответствие със схемата за такуване за аеронавигационно обслужване, посочена в член 14, а когато е подходящо, водят консолидирани сметки за други услуги, които не са свързани с аеронавигационно обслужване,~~ както би се изисквало, ако ☒ тези ☒ услуги ~~въпросните се предоставяха~~ ☒ извършваха ☒ от други предприятия, ~~⇒ с цел недопускане на дискриминация, кръстосано субсидиране и нарушаване на конкуренцията. Доставчикът на аеронавигационно обслужване също така води отделна отчетност за всяка дейност, когато: ⇐~~

↓ НОВ

а) ~~предоставя аеронавигационно обслужване, възложено в съответствие с член 8, параграф 1, и аеронавигационно обслужване, което не е обхванато от посочената разпоредба;~~

б) ~~предоставя аеронавигационно обслужване и извършва други дейности от какъвто и да е вид, включително общо информационно обслужване;~~

в) ~~предоставя аеронавигационно обслужване в Съюза и в трети държави.~~

Определените разходи, действителните разходи и приходите, получени от аеронавигационното обслужване, се разбиват на разходи за персонал, оперативни разходи, различни от разходите за персонал, разходи за амортизация, цена на капитала, разходи за такси и плащания, платени на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, и извънредни разходи, като те се оповестяват публично при спазване на условията за защита на поверителната информация.

4. Финансовите данни за разходите и приходите, докладвани в съответствие с член 19, параграф 6, и друга информация, която е от значение за изчисляването на таксовите единици, подлежат на одит или проверка от страна на националния орган за надзор или на организация, която е независима от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване и е одобрена от националния орган за надзор. Заключениета от одита се оповестяват публично.

↓ 550/2004

~~4. Държавите членки определят компетентните органи, които имат право на достъп до сметките на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят~~

обслужване в границите на въздушното пространство, попадащо под тяхна отговорност.

~~5. Държавите-членки могат да приложат преходните разпоредби на член 9 от Регламент (ЕО) № 1606/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 19 юли 2002 г. за прилагане на международните счетоводни стандарти⁵² спрямо доставчиците на аеронавигационно обслужване, които попадат в обхвата на посочения регламент.~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 5

~~Член 9а~~

~~Функционални блокове въздушно пространство~~

~~1. В срок до 4 декември 2012 г. държавите-членки предприемат всички необходими мерки за осигуряване въвеждането на функционални блокове въздушно пространство с оглед постигане на изисквания капацитет и ефективност на мрежата за управление на въздушното движение в рамките на Единното европейско небе, поддържане на високо ниво на безопасност и принос за цялостната ефективност на системата за въздушен транспорт, както и намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда.~~

~~3. Държавите-членки си сътрудничат във възможно най-пълна степен, и по специално държавите-членки, които установяват съедини функционални блокове въздушно пространство, за да се осигури спазване на тази разпоредба. При необходимост сътрудничеството може да обхваща и трети държави, които участват във функционалните блокове въздушно пространство.~~

~~2. Функционалните блокове въздушно пространство, по специално:~~

~~а) се придружават от досие по безопасността;~~

~~б) позволяват оптимално използване на въздушното пространство, като се отчитат потоците въздушно движение;~~

~~в) осигуряват съгласуваност с европейската трасова мрежа, установена в съответствие с член 6 от Регламента за въздушното пространство;~~

~~г) са обосновани от своята обща добавена стойност, включително оптимално използване на технически и човешки ресурси, на базата на анализ на разходите и ползите;~~

~~д) осигуряват плавно и гъвкаво прехвърляне на отговорността за контрола на въздушното движение между органите за обслужване на въздушното движение;~~

~~е) осигуряват съвместимост между различните конфигурации на въздушното пространство, като оптимизират, inter alia, сегашните райони за полетна информация;~~

~~ж) са съобразени с условията, произтичащи от регионални споразумения, включени в рамките на ИКАО;~~

~~з) са съобразени с регионалните споразумения, които съществуват към датата на влизане в сила на настоящия регламент, и особено с тези, които включват участието на трети европейски държави; и и~~

⁵²

ОВ L 243, 11.9.2002 г., стр. 1.

и) подпомагат съгласуваността с целите, свързани с ефективността на дейността, в цялата Общност.

~~3. Функционален блок въздушно пространство се създава само по взаимно съгласие между всички държави-членки и при необходимост, трети държави, които имат отговорност за част от въздушното пространство, включено във функционалния блок въздушно пространство.~~

~~Преди уведомяването на Комисията относно създаването на един функционален блок въздушно пространство съответната(ите) държава(и)-членка(и) предоставя(т) на Комисията, на останалите държави-членки и на други заинтересовани страни достатъчно информация и им предоставят възможност да представят своите коментари.~~

~~4. Когато функционалният блок въздушно пространство обхваща въздушно пространство, за което изцяло или отчасти отговорност имат две или повече държави-членки, споразумението за създаването на функционален блок въздушно пространство съдържа необходимите разпоредби, определящи начина за модифициране на блока, както и начина, по който всяка държава-членка може да се оттегли от участие в блока, включително преходните разпоредби.~~

~~5. Когато възникнат трудности между две или повече държави-членки по отношение на функционален блок извън националните граници във връзка с въздушното пространство, понадащо под отговорността на тези държави-членки, засегнатите държави-членки могат съвместно да отнесат въпроса към Комитета за единно небе и да понекат етапове. Становището се адресира до засегнатите държави-членки. Без да се засягат разпоредбите на параграф 63, държавите-членки вземат предвид това становище, за да намерят решение на спорните въпроси.~~

~~6. След като получи уведомленията от държавите-членки относно споразуменията и декларациите, посочени в параграфи 3 и 4, Комисията извършва оценка на изпълнението от всеки функционален блок въздушно пространство на изискванията, посочени в параграф 2, и представя тези резултати за разисквания пред Комитета за единно небе. Ако Комисията установи, че един или повече функционални блокове въздушно пространство не отговарят на изискванията, тя започва диалог със съответните държави-членки с цел постигане на съгласие относно мерките, необходими за коригиране на положението.~~

~~7. Без да се засягат разпоредбите на параграф 6, споразуменията и декларациите, посочени в параграфи 3 и 4, се нотифицират на Комисията за публикуване в Официален вестник на Европейския съюз. В публикацията се посочва датата на влизане в сила на съответното решение.~~

~~8. Ръководните насоки за установяването и изменението на функционалните блокове въздушно пространство се разработват до 4 декември 2010 г. в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2 от Рамковия регламент.~~

~~9. До 4 декември 2011 г. и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, Комисията приема правила за прилагане относно информацията, която трябва да се предостави от съответната(ите) държава(и)-членка(и) преди установяването и изменението на функционален блок въздушно пространство в съответствие с параграф 3 от настоящия член.~~

Член 96

Координатор на системата от функционални блокове въздушно пространство

~~1. С цел улесняване установяването на функционални блокове въздушно пространство Комисията може да определи физическо лице за координатор на системата от функционални блокове въздушно пространство („координатор“). Комисията действа в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент.~~

~~2. Без да се засягат разпоредбите на член 9а, параграф 5, координаторът улеснява, по искане на всички засегнати държави-членки и по целесъобразност, на трети държави, които участват в същия функционален блок въздушно пространство, преодоляването на трудностите в процеса на преговори с цел ускоряване установяването на функционални блокове въздушно пространство. Координаторът действа въз основа на мандат от всички засегнати държави-членки и по целесъобразност, на трети държави, които участват в същия функционален блок въздушно пространство.~~

~~3. Координаторът действа безпристрастно особено по отношение на държави-членки, трети държави, Комисията и заинтересованите страни.~~

~~4. Координаторът няма право да разкрива информация, получена по време на изпълнение на неговите функции, с изключение на случаите, когато има разрешение за това от държава(и)-членка(и) и по целесъобразност, от съответните трети държави.~~

~~5. Координаторът докладва пред Комисията, Комитета за единно небе и Европейския парламент на всеки три месеца след неговото назначаване. Докладът съдържа обобщение на преговорите и резултатите от тях.~~

~~6. Срокът на действие на правомощията на координатора изтича, когато бъде поднесано последното споразумение относно функционален блок въздушно пространство, но не по-късно от 4 декември 2012 г..~~

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6
(адаптиран)

⇒ НОВ

ГЛАВА IV

☒ УПРАВЛЕНИЕ НА МРЕЖАТА ☒

Член ~~266~~

~~Проектиране и управление на мрежата~~ Мрежови ☒ функции ☒

1. Мрежовите функции за управление на въздушното движение (~~УВД~~) ~~позволяват~~ ~~оптимално~~ ⇒ осигуряват устойчивото и ефективно ⇐ използване на въздушното пространство ⇒ и на оскъдните ресурси. ⇐ ~~■~~ ☒ Те ☒ осигуряват също така използване от ползвателите на въздушното пространство на ~~предпочитаните~~ ⇒ оптимални по отношение на околната среда ⇐ траектории, като същевременно позволяват максимален достъп до въздушното пространство и аеронавигационното обслужване. Мрежовите функции ⇒, изброени в параграфи 2 и 3, ⇐ ⇒ подпомагат постигането на валидните за целия Съюз цели за ефективност и се основават на оперативни изисквания ⇐ ~~са насочени към подпомагане на инициативи на национално равнище и на равнището на функционални блокове въздушно пространство и се изпълняват по начин, който защита разделянето на регулаторни и оперативни задачи.~~

2. ~~За да бъдат постигнати целите, посочени в параграф 1, и без да се засягат отговорностите на държавите членки по отношение на национални трасета и структури в областта на въздушното пространство, Комисията осигурява изпълнението на следните~~ ☒ Мрежовите ☒ функции, ☒ посочени в параграф 1, ☒ включват следното:

а) проектиране ⇒ и управление ⇐ на европейските ~~трасова мрежа~~ ⇒ структури на въздушното пространство ⇐;

⇒ б) управление на потоците въздушно движение; ⇐

~~вб)~~ координиране на оскъдните ресурси в рамките на честотните ленти за нуждите на авиацията, използвани от общото въздушно движение, по-специално на радиочестотите, както и координиране на радарните кодове на транспондера;

↓ НОВ

3. Мрежовите функции, посочени в параграф 1, включват и следното:

а) оптимизиране на проектирането на въздушното пространство за мрежата и улесняване на делегирането за предоставяне на услуги за обслужване на въздушното движение чрез сътрудничество с доставчиците на обслужване на въздушното движение и органите на държавите членки;

б) управление на осигуряването на капацитет за контрол на въздушното движение в мрежата, както е посочено в задължителния план за управление на мрежата (NOP);

в) функция за координация и подкрепа в случай на криза в мрежата;

г) управление на потоците въздушно движение и на капацитета;

д) управление на планирането, наблюдението и координацията на дейностите по разгръщането на инфраструктурата в европейската мрежа за УВД в съответствие с Европейския генерален план за УВД, като се отчитат оперативните нужди и свързаните с тях оперативни процедури;

е) наблюдение на функционирането на европейската мрежова инфраструктура за УВД.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6

4. Функциите, изброени в ~~първа алинея, параграфи 2 и 3~~, не може да налагат приемане на задължителни мерки от общ характер или упражняване на политическа свобода на действие. ~~Те вземат под внимание предложения, утвърдени на национално равнище и на равнище функционални блокове въздушно пространство.~~ Те се изпълняват в координация с военните органи съобразно договорените процедури относно гъвкавото използване на въздушното пространство.

↓ НОВ

5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 36 за изменение на настоящия регламент с цел да се добавят функции към изброените в параграфи 2 и 3, когато това е необходимо за функционирането и ефективността на мрежата.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6
(адаптиран)

Член 27

☒ Управителният орган на мрежата ☒

↓ НОВ

1. С оглед на постигане на целите, посочени в член 26, Комисията, подпомагана по целесъобразност от Агенцията, гарантира, че управителният орган на мрежата допринася за изпълнението на мрежовите функции, предвидени в член 26, като изпълнява задачите, посочени в параграф 4.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6
(адаптиран)

⇒ НОВ

2. Комисията може, ~~след консултация с Комитета за единно небе и в съответствие с посочените в параграф 4 правила за прилагане, да повери на~~ ☒ да назначи ☒ ~~Евроконтрол или друг безпристрастен и компетентен орган,~~ ⇒ който да изпълнява ☒ задачите ~~необходими за изпълнението на функциите, изброени в първа алинея~~ ⇒ на управителния орган на мрежата ☒. За тази цел Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3. Това

решение за назначаване включва реда и условията за назначаване, включително финансирането на управителния орган на мрежата.

3. @ ⇒ Задачите на управителния орган на мрежата ⇐ ~~Посочените задачи~~ се изпълняват ⇐ по независим и ⇐ безпристрастен начин и при ефективност на разходите ~~и се извършват от името на държави-членки и заинтересовани страни~~. Те подлежат на съответно управление, което ~~признава~~ ☒ взема предвид ☒ = разликата в отговорностите, свързани с предоставяне на услуги и регулиране, ⇐ когато компетентният орган, определен за управителен орган на мрежата, разполага и с регулаторни функции. ⇐ ⇐ При изпълнението на своите задачи управителният орган на мрежата взема предвид ⇐ ~~като се~~ нуждите на цялата мрежа на УВД и ~~е активното~~ ⇐ включва пълноправно ⇐ ~~участие на~~ ползвателите на въздушното пространство, # доставчиците на аеронавигационно обслужване ⇐, летищните оператори и военните органи. ⇐

↓ НОВ

4. Управителният орган на мрежата допринася за изпълнението на мрежовите функции чрез мерки за подкрепа, насочени към безопасно и ефективно планиране и функциониране на мрежата при нормални и кризисни условия, и чрез мерки, насочени към постоянно подобряване на мрежовите дейности в Единното европейско небе и на цялостната ефективност на мрежата, особено по отношение на прилагането на схемата за ефективност. Действията, предприемани от управителния орган на мрежата, отчитат необходимостта от цялостно интегриране на летищата в мрежата.

5. Управителният орган на мрежата осъществява тясно сътрудничество с Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, за да гарантира, че целите за ефективност, посочени в член 10, са отразени по подходящ начин в капацитета, който трябва да бъде предоставен от отделните доставчици на аеронавигационно обслужване, и съгласувани между управителния орган на мрежата и тези доставчици на аеронавигационно обслужване в плана за управление на мрежата.

6. Управителният орган на мрежата:

а) взема решения относно индивидуални мерки за изпълнение на мрежовите функции и за подпомагане на ефективното изпълнение на задължителния план за управление на мрежата и постигането на задължителните цели за ефективност;

б) консултира Комисията и предоставя съответната информация на Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността, относно разгръщането на мрежовата инфраструктура за УВД в съответствие с Европейския генерален план за УВД, по-специално за идентифициране на необходимите инвестиции за мрежата.

7. Управителният орган на мрежата взема решения чрез процес на съвместно вземане на решения. С действията си страните по процеса на съвместно вземане на решения целят подобряване на функционирането и ефективността на мрежата във възможно най-голяма степен. Процесът на съвместно вземане на решения е насочен в полза на мрежата.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6

~~3. Комисията може да добави функции към списъка на функциите, посочени в параграф 2, след надлежно консултиране със заинтересовани страни от отрасъла. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране и контрол, посочена в член 5, параграф 4 от Рамковия регламент.~~

↓ НОВ

8. Чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3, Комисията установява подробни правила за изпълнението на мрежовите функции, задачите на управителния орган на мрежата, механизмите за управление, включително процесите на вземане на решения и управлението на кризи.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6

~~4. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, се приемат подробни правила за прилагане на мерките, посочени в настоящия член, с изключение на мерките, посочени в параграфи от 6 до 9. Тези правила за прилагане се отнасят по специално до:~~

~~а) координирането и хармонизирането на процеси и процедури с цел повишаване на ефикасността на управление на аеронавигационните честоти, включително разработването на принципи и критерии;~~

~~б) централната функция за координация за ранното установяване и удовлетворяване на потребностите от честоти в лентите, определени за европейското общо въздушно движение, с цел подпомагане на проектирането и експлоатацията на европейската авиационна мрежа;~~

~~в) допълнителните функции, свързани с мрежата, според определеното в генералния план за УВД;~~

~~г) подробните правила за намиране на решения в сътрудничество между държавите-членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и функцията по управление на мрежите за задачите, посочени в параграф 2;~~

~~д) правилата за консултиране със съответните заинтересовани страни в процеса на вземане на решения както на национално, така и на европейско равнище; и~~

~~е) в рамките на радиоспектъра, определен за нуждите на общото въздушно движение от Международния съюз по телекомуникации, разпределяне на задачи и отговорности между функцията по управление на мрежата и органите за управление на национални честоти, като се гарантира, че функциите по управление на националните честоти продължават да изпълняват задачите за честоти, които не оказват влияние върху мрежата. За случаите, при които се оказва влияние върху мрежата, органите за управление на национални честоти сътрудничат на субектите, които носят отговорност за функцията по управление на мрежата, с цел оптимизиране на използването на честоти.~~

↓ НОВ

9. Държавите членки разглеждат аспекти на проектирането на структури на въздушното пространство, различни от тези, посочени в член 26, параграфи 2 и 3. Във връзка с това държавите членки вземат предвид изискванията, сезонния характер и сложността на въздушното движение, както и планове за ефективност. Преди да вземат решение по тези аспекти, те се консултират със заинтересованите ползватели на въздушното пространство или групи, представляващи такива ползватели на въздушното пространство, и военните органи, по целесъобразност.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6

~~5. Други аспекти на дизайна на въздушното пространство, различни от посочените в параграф 2, се разглеждат на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство. Процесът отчита нарастването и сложността на трафика, националните планове за ефективност или планове за ефективност на функционални блокове въздушно пространство, и включва задълбочена консултация със съответните ползватели на въздушното пространство или съответните групи, представляващи ползватели на въздушното пространство, и по целесъобразност с военните власти.~~

~~6. Държавите членки поверяват на Евроконтрол или на друг безпристрастен и компетентен орган управлението на потоците въздушно движение в зависимост от съответните условия за надзор.~~

~~7. Правилата за прилагане по отношение на управлението на потоците въздушно движение, включително необходимите условия за надзор, се разработват в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2 от Рамковия регламент, и се приемат в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, с оглед на оптимизиране на наличния капацитет при използването на въздушното пространство и укрепване на процесите на управление на потоците въздушно движение. Тези правила се основават на прозрачност и ефикасност, като се гарантира гъвкаво и своевременно осигуряване на капацитет в съответствие с препоръките на регионалния аеронавигационен план на ИКАО за европейския регион.~~

~~8. Правилата за прилагане на управлението на потоците въздушно движение подпомагат оперативните решения на доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и ползвателите на въздушното пространство и обхващат следните области:~~

~~а) планиране на полетите;~~

~~б) използване на наличния капацитет въздушно пространство по време на всички фази от полета, включително определяне на слотове; и~~

~~в) използване на трасета от общото въздушно движение, включително:~~

~~— създаването на единна публикация за трасета и ориентация на трафика;~~

~~— възможности за отклоняване на общото въздушно движение от претоварени зони; и~~

~~— правила за приоритет по отношение на достъп до въздушното пространство за общото въздушно движение, особено в периоди на претоварване и при кризи.~~

~~9. Когато разработва и приема правила за прилагане, Комисията, по целесъобразност и без да засяга безопасността, отчита съгласуването между полетните планове и летинните слотове, както и необходимата координация със съседните райони.~~

↓ НОВ

Член 28

Прозрачност на финансовата отчетност на управителния орган на мрежата

1. Управителният орган на мрежата изготвя, представя и публикува своите финансови отчети. Тези отчети трябва да отговарят на международните счетоводни стандарти, приети от Съюза. Ако поради правния статут на управителния орган на мрежата не е възможно да се постигне пълно съответствие с международните счетоводни стандарти, управителният орган на мрежата прави всичко възможно, за да постигне исканото съответствие в максимално висока степен.

2. Управителният орган на мрежата публикува годишен отчет и редовно се подлага на независим одит.

↓ 550/2004

Член 10

Отношения между доставчиците на обслужване

~~1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване могат да се възползват от обслужването, предоставяно от други доставчици на аеронавигационно обслужване, които са сертифицирани в Общността.~~

~~2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване формализират своите работни взаимоотношения чрез писмени споразумения или чрез равностойни правни договорености, в които се посочват специфичните задължения и функции, приети от всеки доставчик и позволяващи обмен на оперативни данни между всички доставчици на аеронавигационно обслужване дотолкова, доколкото това засяга общия въздушен трафик. Тези мерки ще бъдат съобщени на съответния национален орган или органи за надзор.~~

~~3. В случаите, когато се касае за осигуряване на аеронавигационно обслужване, се изисква одобрението на съответните държави-членки. В случаите, когато се касае за осигуряване на метеорологично обслужване, се изисква одобрението на съответните държави-членки, ако те са определили доставчик на метеорологично обслужване на изключително основание в съответствие с член 9, параграф 1.~~

↓ НОВ

Член 29

Отношения със заинтересованите страни

Доставчиците на обслужване на въздушното движение установяват механизми за извършване на консултации със съответните ползватели на въздушното пространство и летищните оператори по всички важни въпроси, свързани с предоставяното обслужване, включително съответните промени в конфигурацията на въздушното пространство или стратегически инвестиции, които имат съответното въздействие върху управлението на въздушното движение и предоставянето на аеронавигационно обслужване и/или таксите. Ползвателите на въздушното пространство се включват в процеса на одобрение на планове за стратегически инвестиции. Комисията приема мерки за определяне на условията за консултации и приобщаването на ползвателите на въздушното пространство към одобряването на инвестиционните планове. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 6
(адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~30~~41

Отношения с военните органи

В контекста на общата транспортна политика държавите членки ~~предприемат необходимите стъпки, за да~~ осигуряват сключването или подновяването на писмени споразумения между компетентните граждански и военни органи или на еквивалентни правни споразумения по отношение на управлението на конкретни блокове въздушно пространство ⇨ и уведомяват за това Комисията ⇨.

↓ 550/2004

Член ~~12~~

~~Достъп до данните и тяхната защита~~

~~1. Доколкото това засяга общия въздушен трафик, съответните оперативни данни се обменят в реално време между всички доставчици на аеронавигационно обслужване,~~

ползватели на въздушното пространство и летища, за да се улеснят техните оперативни нужди. Данните се използват само за оперативни цели.

~~2. Съответните органи, сертифицираните доставчици на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и летищата имат достъп до оперативните данни на недискриминационна основа. 3. Сертифицираните доставчици на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и летищата установяват стандартни условия за достъп до своите оперативни данни, различни от указаните в параграф 1. Националните органи за надзор одобряват тези стандартни условия. При необходимост се създават подробни правила, свързани с тези условия, в съответствие с процедурата, описана в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент.~~

↓ НОВ

Член 31

Наличие и достъп до оперативни данни за общото въздушно движение

1. Що се отнася до общото въздушно движение, съответните оперативни данни се предоставят в реално време, на недискриминационна основа и без да се засягат интересите на политиката за сигурността или отбраната, от всички доставчици на аеронавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство, летища и управителния орган на мрежата, включително на трансгранична основа и на равнището на Съюза. Наличието на такива данни е в полза на сертифицирани или декларирани доставчици на обслужване на въздушното движение, организации, които са заявили обоснован интерес към възможността за предоставяне на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство и летищата, както и управителния орган на мрежата. Данните се използват само за оперативни цели.

2. Цените на услугата, посочена в параграф 1, се основават на пределните разходи за предоставяне на данните.

3. Достъп до съответните оперативни данни, посочени в параграф 1, се предоставя на органите, които отговарят за надзора на безопасността, надзора на ефективността и надзора на мрежата, включително на Агенцията.

4. Комисията може да определя подробните изисквания за предоставянето и достъпа до данни в съответствие с параграфи 1 и 3, както и методиката за определяне на цените, както е посочено в параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.

↓ 551/2004 (адаптиран)

ГЛАВА ~~II~~ V

ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО ~~АРХИТЕКТУРА НА~~ ☒, ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ И ТЕХНОЛОГИЧНИ ИНОВАЦИИ ☒

↓ 1070/2009 член 3, параграф 2

~~Член 3~~

~~Европейски район за полетна информация в горното въздушно пространство (EUIR)~~

~~1. Общността и нейните държави-членки се стремят към създаването и признаването от страна на ИКАО на единен EUIR. За тази цел Комисията представя препоръки до Съвета по всички въпроси, които попадат в компетентността на Общността, в съответствие с член 300 от Договора най-късно до 4 декември 2011 г.~~

~~2. EUIR се проектира така, че да обхваща въздушното пространство, попадащо под отговорността на държавите-членки в съответствие с член 1, параграф 3, като може да включва също така и въздушно пространство на трети държави от Европа.~~

~~3. Създаването на EUIR не засяга отговорността на държавите-членки за определяне на доставчиците на аэронавигационно обслужване за въздушното пространство, попадащо в тяхната отговорност, в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламента за осигуряване на обслужване.~~

~~4. Държавите-членки запазват своите отговорности спрямо ИКАО в рамките на географските граници на районите за полетна информация в горното въздушно пространство и районите за полетна информация, предоставени им от ИКАО към деня на влизане в сила на настоящия регламент.~~

↓ 1070/2009 член 3, параграф 3

⇒ **НОВ**

~~Член 323a~~

Електронна аэронавигационна информация

Без да засяга публикуваната от държавите-членки аэронавигационна информация и по начин, който е в съответствие с тази публикация, управителният орган на мрежата, в сътрудничество с **Евроконтрол** ⇒ Комисията, ⇐ осигурява аэронавигационна информационна инфраструктура за целия Съюз с цел увеличаване на достъпността на електронната аэронавигационна информация с високо качество, представена по леснодостъпен начин и отговаряща на изискванията на всички заинтересовани

ползватели по отношение на качеството и навременността на данните.
⇒ Предоставената по този начин аеронавигационна информация представлява само информация, която отговаря на съществените изисквания, определени в точка 2.1 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2018/1139. ⇐

2. За целите на параграф 1 Комисията:

а) ~~осигурява разработването на аеронавигационна информационна инфраструктура за цялата Общност под формата на електронен интегриран портал за брифинг с неограничен достъп за заинтересованите субекти. Тази инфраструктура включва достъп до и предоставяне на изискваните елементи от данни, които обхващат, но не се свеждат единствено до това, аеронавигационна информация, информация, предоставяна от летищните аеронавигационни служби (ARO), метеорологична информация и информация за управлението на потоците въздушно движение;~~

б) ~~в тясно сътрудничество с Евроконтрол и с ИКАО подкрепя модернизиранието и хармонизирането на предоставянето на аеронавигационна информация в нейния най-широк смисъл.~~
3. Комисията приема подробни правила за прилагане на настоящия член в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент.

↓ 1070/2009 член 3, параграф 4

Член 4

Правила за полети и класификация на въздушното пространство

~~Комисията, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, приема правила за прилагане, с цел да:~~

а) ~~приема съответни разпоредби относно правилата за полети въз основа на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО;~~

б) ~~хармонизира прилагането на класификацията на въздушното пространство на ИКАО, със съответното адаптиране, за да гарантира непрекъснато осигуряване на безопасно и ефикасно обслужване на въздушното движение в рамките на единното европейско небе.~~

↓ 551/2004 (адаптиран)

~~ГЛАВА III~~

~~ГЪВКАВО ИЗПОЛЗВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО В ЕДИННОТО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ~~

↓ 551/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 33

Гъвкаво използване на въздушното пространство

1. Като отчитат организацията на военните аспекти под тяхна отговорност, държавите членки осигуряват ~~еднородно~~ прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, както е описана от ИКАО и разработена от Евроконтрол, в рамките на Единното европейско небе, за да улеснят управлението на въздушното пространство и на въздушното движение в контекста на общата транспортна политика ⇒ и в съответствие с Европейския генерален план за УВД ⇐.
2. Държавите членки докладват годишно на Комисията за прилагането, в контекста на общата транспортна политика, на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство по отношение на въздушното пространство под тяхна отговорност.
3. След предоставяне на докладите от държавите членки, ако възникне необходимост от усилване и хармонизиране на прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство в рамките на Единното европейско небе, ☒ Комисията приема мерки ☒ ~~се приемат правила~~ в контекста на общата транспортна политика. ☒ Тези актове за изпълнение ☒ се приемат в съответствие с ☒ процедурата ☒ по разглеждане, ~~но~~ ☒ посочена в ☒ член 8 37, параграф 3 ~~от Рамковия регламент~~.

↓ НОВ

Член 34

Координиране на SESAR

Организациите, които отговарят за задачите, определени в правото на Съюза в областта на координацията на фазата на дефиниране на SESAR, фазата на развитие на SESAR и фазата на разгръщане на SESAR, в зависимост от случая, си сътрудничат за осигуряване на ефективна координация между посочените три фази, така че да се постигне безпрепятствен и своевременен преход между тях.

Всички съответни заинтересовани страни от гражданските и военните среди участват във възможно най-голяма степен.

~~Член 15а~~

Съвместни проекти

~~1. Съвместни проекти може да подпомагат успешното изпълнение на Генералния план УВД. Освен това тези проекти подпомагат постигането на целите на настоящия регламент за подобряване на ефективността на европейската авиационна система в ключови области като например капацитет, ефективност на полетите и разходите, както и устойчивост на околната среда, в рамките на първостепенните цели, свързана с безопасността.~~

~~2. Комисията може, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, да разработи насоки относно начина, по който тези проекти могат да подпомогнат изпълнението на Генералния план за УВД. Тези насоки не засягат механизмите за използването на подобни проекти по отношение на функционален блок въздушно пространство съгласно договореното между страните във връзка с тези блокове.~~

~~3. Комисията може също така да рени, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, да създаде съвместни проекти за мрежови функции, които са от особено значение за подобряване на цялостното функциониране на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване в Европа. Тези общи проекти може да се считат за отговарящи на условията за финансиране от Общността в рамките на многогодишната финансова рамка. За тази цел и без да се засяга компетентността на държавите-членки да решават относно използването на техните финансови средства, Комисията провежда независим анализ на разходите и ползите, както и подходящи консултации с държавите-членки и съответните заинтересовани страни, в съответствие с член 10 от Рамковия регламент, като проучва всички подходящи средства за финансиране на тяхното изпълнение. Допустимите разходи за изпълнението на общи проекти се възстановяват в съответствие с принципите на прозрачност и недискриминация.~~

↓ НОВ

Член 35

Съвместни проекти

1. Комисията може да създава съвместни проекти за въвеждане на съществени оперативни промени, определени в Европейския генерален план за УВД, които оказват въздействие върху цялата мрежа.

2. Комисията може също така да определя механизми за управление на съвместните проекти и тяхното изпълнение.

3. Съвместните проекти могат да бъдат допустими за финансиране от Съюза. За тази цел и без да се засяга компетентността на държавите-членки да решават относно използването на техните финансови средства, Комисията провежда независим анализ

на разходите и ползите, както и подходящи консултации с държавите членки и със съответните заинтересовани страни, в съответствие с член 10, като проучва всички подходящи средства за финансиране на тяхното изпълнение.

4. Комисията установява съвместните проекти и механизмите за управление, посочени в параграфи 1 и 2, чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 37, параграф 3.

↓ 551/2004

~~Член 8~~

~~Временно преустановяване~~

~~1. В случаите, когато прилагането на член 7 създава значителни оперативни затруднения, държавите членки могат временно да преустановят прилагането му при условие, че информират незабавно Комисията и другите държави членки за това.~~

~~2. След въвеждането на временно спиране могат да бъдат разработени допълнения към правилата, приети по член 7, параграф 3, за въздушното пространство под отговорност на засегнатите държави членки в съответствие с процедурата по член 8 от Рамковия регламент.~~

ГЛАВА ~~IV~~ VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

↓ 1070/2009 член 2, параграф 11

~~Член 17~~

~~Преразглеждане на приложенията~~

~~Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от приложенията с цел вземане предвид развитието на техническите и оперативните концепции, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 4 от Рамковия регламент.~~

~~При неотложни причини за спешност Комисията може да използва процедурата по спешност, посочена в член 5, параграф 5 от Рамковия регламент.~~

↓ НОВ

~~Член 36~~

~~Упражняване на делегирането~~

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Делегирането на правомощия, посочено в членове 6 и 26, се предоставя на Комисията за срок от седем години, [считано от датата на публикуване на настоящия регламент]. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 6 и 26, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощията. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в него дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно членове 6 и 26, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от 2 месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

↓ 549/2004 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 375

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитет за единно небе, наричан по-нататък „Комитета“, съставен от по двама представители от всяка държава членка и председателстван от ~~представител на~~ Комисията. Комитетът осигурява съответното отчитане на интересите на всички категории ползватели. ⇒ Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. ⇐
 2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага ~~членове 3 и 7~~ ⇒ 4 ⇐ от ~~Решение 1999/468/ЕО~~ ⇒ Регламент (ЕС) № 182/2011 ⇐, ~~отнасящи се до разпоредбите на член 8 от него.~~
 3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член ~~ове 5 и 7~~ от ~~Решение 1999/468/ЕО~~ ⇒ Регламент (ЕС) № 182/2011 ⇐, ~~отнасящи се до разпоредбите на член 8 от него.~~
- ~~Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на един месец.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 4

~~4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1 — 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

~~5. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

Член 38

⊗ Консултации със заинтересованите страни ⊗

↓ НОВ

1. Държавите членки, националните органи за надзор, Агенцията — независимо дали в качеството си на орган за преглед на ефективността, или не, и управителният орган на мрежата установяват механизми за извършване на подходящи консултации със заинтересованите страни с цел изпълнение на своите задачи по прилагането на настоящия регламент.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

⇒ НОВ

2. Комисията установява ~~за консултация~~ на ~~общностно~~ ⊗ съюзно ⊗ равнище механизъм ⇒ за консултации по въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент, когато е целесъобразно ⇐. В консултацията участва специалният комитет за секторен диалог, учреден съгласно Решение 98/500/ЕО ⊗ на Комисията ⊗. ~~3. Консултациите със заинтересованите страни се отнасят по специално до разработването и въвеждането на нови концепции и технологии в европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN).~~ ⇒ За целите на параграф 3, буква д), когато се налага консултация относно военни аспекти, Комисията освен с държавите членки се консултира и с Европейската агенция по отбрана и с други компетентни военни експерти, посочени от държавите членки. ⇐

3. Заинтересованите страни може да включват:

а) доставчиците на аеронавигационно обслужване ⇒ или съответните групи, които ги представляват ⇐ ;

↓ НОВ

б) управителния орган на мрежата;

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

⇒ НОВ

- в) летищните оператори ⇒ или съответните групи, които ги представляват ⇐;
- г) ~~съответни~~ ползвателите на въздушното пространство или съответните групи, които ги представляват ☒; ☒ ~~ползвателите на въздушното пространство,~~
- д) ☒ ☒ армията ~~военни власти~~;
- е) ☒ ☒ производителите на авиационно оборудване и техника; #
- ж) представителни органи на професионалните организации;

↓ НОВ

з) съответните неправителствени организации.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

~~Член 6~~

~~Отраслов консултативен орган~~

~~Без да засяга ролята на Комитета и на Евроконтрол, Комисията създава „отраслов консултативен орган“, в който участват доставчиците на аеронавигационно обслужване, асоциациите на ползвателите на въздушното пространство, операторите на летища, производителите на авиационно оборудване и техника и професионалните представителни органи. Ролята на този орган е единствено да консултира Комисията по въвеждането на Единното европейско небе.~~

~~Член 39~~

Отношения с ~~европейски~~ трети държави

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

⇒ НОВ

~~Общността~~ ☒ Съюзът ☒ и неговите държави членки се стремят към и подкрепят разширяването на Единното европейско небе спрямо държави, които не са членки на Европейския съюз. За тази цел те предприемат ~~ни~~ в рамките на споразумения, сключени със съседни трети държави, ~~или в контекста на споразумения за функционални блокове въздушно пространство~~, разширяване на ~~прилагането на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3,~~ ☒ Единното европейско небе ☒ спрямо тези държави. ⇒ Освен това те се стремят да си сътрудничат с тези държави в контекста на споразуменията относно мрежовите функции или в рамките на споразумението между Съюза и Евроконтрол за предоставяне на обща рамка за засилено сътрудничество, укрепващо „общоевропейското измерение“ на УВД. ⇐

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5

Член 8

Правила за прилагане

~~1. За целите на изготвянето на правилата за прилагане Комисията може да предостави правомощия на Евроконтрол или, по целесъобразност, на друг орган, като посочи задачите за изпълнение и графика за това, и като отчита съответните срокове, предвидени в настоящия регламент. Комисията действа в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2.~~

~~2. Когато възнамерява да предостави правомощия в съответствие с параграф 1, Комисията се стреми да използва по най-добрия начин съществуващите споразумения за участие и консултации с всички заинтересовани страни, когато тези споразумения съответстват на практиката на Комисията за прозрачност и консултативни процедури и не противоречат на нейните институционални задължения.~~

↓ НОВ

Член 40

Съдействие от страна на други органи

Комисията може да поиска съдействие от други органи за изпълнение на своите задачи съгласно настоящия регламент.

↓ 1070/2009 член 2, параграф 1

~~Член 4~~

~~Изисквания за безопасност~~

~~Комисията, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3 от Рамковия регламент, приема правила за прилагане, обхващащи съответните разпоредби от изискванията на Евроконтрол за регулиране на безопасността (ESARR) и последващите изменения на тези изисквания, попадащи в приложното поле на настоящия регламент, със съответните приспособявания, когато това е необходимо.~~

↓ 550/2004 (адаптиран)

~~ГЛАВА IV~~

~~ОКОНЧАТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ~~

↓ 1070/2009 член 2, параграф 11

(адаптиран)

⇒ **НОВ**

~~Член 41~~¹⁸

Поверителност

1. Нито националните органи за надзор, действайки в съответствие с националното си законодателство, нито Комисията ⇒ , нито Агенцията, независимо дали в качеството си на орган за преглед на ефективността, или не, нито управителният орган на мрежата ⇐ имат право да разкриват информация от поверителен характер, по-специално информация относно доставчиците на аеронавигационно обслужване, техните делови отношения или техните разходни компоненти.

2. Параграф 1 не засяга правото за разкриване на информация от националните органи за надзор ~~или~~ от Комисията ⇒ или от Агенцията, в качеството ѝ на орган за преглед на ефективността⇐, когато това е от основно значение за изпълнението на техните задължения, като в тези случаи разкриването на информация е пропорционално и е във връзка с легитимните интереси на доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищата или други заинтересовани страни за запазване на тяхната ~~търговска тайна~~ ☒ чувствителна търговска информация ☒.

3. Информацията и данните, които се предоставят съгласно схемата за таксуване, ⇒ предвидена в членове 19—24, по-специално що се отнася до определените разходи, действителните разходи и приходите от определените доставчици на обслужване на въздушното движение ⇐ ~~посочена в член 14~~, се оповестяват публично.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

⇒ НОВ

Член 42~~9~~

Санкции

~~Санкциите, които~~ Държавите членки предвиждат ☒ правила относно приложимите санкции за ☒ ~~за~~ нарушаване на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, ☒ делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, ☒ по-специално от страна на ползвателите на въздушното пространство ☒ , летищните оператори ☒ и ☒ доставчиците на ☒ аеронавигационно обслужване ☒ , и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции ☒ трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

↓ 549/2004

Член 12

Надзор, наблюдение и методи за оценка на ефекта

~~1. Надзорът, наблюдението и методите за оценка на ефекта се основават на представянето на годишни доклади от държавите членки за изпълнението на предприетите действия в съответствие с настоящия регламент и мерките, посочени в член 3.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 6,
буква а)

~~2. Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент и мерките, посочени в член 3, и докладва за първи път на Европейския парламент и на Съвета до 4 юни 2011 г., както и след това в края на всеки референтен период, предвиден в член 11, параграф 3, буква г). Когато е оправдано за тази цел, Комисията може да изиска от държавите членки информация, допълваща информацията, която се съдържа в предадените от тях доклади в съответствие с параграф 1 от настоящия член.~~

↓ 549/2004

~~3. За целите на съставянето на доклади, посочени в параграф 2, Комисията иска мнението на Комитета.~~

↓ 1070/2009 член 1, параграф 6,
буква б)

~~4. Докладите съдържат оценка на резултатите, постигнати чрез предприетите действия в съответствие с настоящия регламент, включително съответната информация за развитието на сектора, и по специално относно икономическите, социалните аспекти и тези, свързани с околната среда, заетостта и технологичните аспекти, както и относно качеството на обслужване в светлината на първоначалната цел и от гледна точка на бъдещите нужди.~~

↓ НОВ

Член 43

Оценка

1. Комисията извършва оценка на прилагането на настоящия регламент до 2030 г. Когато е оправдано за тази цел, Комисията може да изиска от държавите членки информация от значение за прилагането на настоящия регламент.

2. Комисията предава своите констатации на Европейския парламент и на Съвета. Констатациите от оценката се оповестяват публично.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 5
(адаптиран)

~~Член 18а~~

Преглед

~~Комисията представя проучване пред Европейския парламент и Съвета не по-късно от 4 декември 2012 г., в което се оценяват последиците за правната система, безопасността, промишлеността, икономиката и обществото от прилагането на пазарни принципи при предоставянето на обслужване в областта на комуникациите, навигацията, обзора и аеронавигационната информация, в сравнение със съществуващи или алтернативни организационни принципи и при отчитане на развитието в областта на функционалните блокове въздушно пространство и на наличните технологии.~~

~~ГЛАВА IV~~

~~ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ~~

~~Член 10~~

~~Преглед~~

~~В контекста на периодичния преглед, описан в член 12, параграф 2 от Рамковия регламент Комисията извършва проучване на условията за бъдещо прилагане на конценциите, посочени в членове 3, 5 и 6, спрямо долното въздушно пространство:~~

~~На базата на заключенията от това проучване и в светлината на постигнатия напредък, Комисията представя в срок до 31 декември 2006 г. доклад до Европейския парламент и до Съвета, придружен при необходимост от предложение за разширяване прилагането на тези конценции в долното въздушно пространство или за определяне на други действия. В случай, че се предвижда такова разширяване приложението на посочените конценции, е препоръчително съответните решения да бъдат взети преди 31 декември 2009 г.~~

~~Член 44¹²~~

~~Предпазни мерки~~

Настоящият регламент не възпрепятства прилагането на мерки от дадена държава членка до степента, ☒ до която ☐ те са необходими за защита на основните интереси на политиката за сигурността или отбраната. Такива мерки са по-специално мерките, които са императивни:

- а) за обзор на въздушното пространство, което е под отговорността на държавата членка, в съответствие с регионалните аеронавигационни споразумения в рамките на ИКАО, включително възможността за откриване, идентифициране и оценяване на всички въздухоплавателни средства, които използват това въздушно пространство, с оглед на защитата на безопасността на полетите и предприемане на действия за гарантиране на сигурността и отбраната;
- б) в случай на сериозни международни безредици, които засягат поддържането на реда и законността;
- в) в случай на война или сериозно международно напрежение, създаващо опасност от война;
- г) за изпълнение на международните задължения на държава членка във връзка с поддържането на мира и международната сигурност;

- д) за провеждането на военни операции и учения, включително необходимите възможности за ученията.

↓ 1070/2009 член 1, параграф 7

Член 13а

Европейска агенция за авиационна безопасност

~~При прилагане на настоящия регламент и на Регламенти (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004, (ЕО) № 552/2004 и на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност⁵³ държавите-членки и Комисията, съобразно съответните им функции, предвидени от настоящия регламент, координират действията си по целесъобразност с Европейската агенция за авиационна безопасност, за да гарантират, че всички елементи на безопасността са надлежно взети предвид.~~



Член 45

Отмяна

Регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004 и (ЕО) № 551/2004 се отменят.

Позоваванията на отменените регламенти се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение III.

↓ 550/2004 (адаптиран)

Член ~~46~~¹⁹

Влизане в сила ☒ и прилагане ☒

1. Настоящият регламент влиза в сила на ~~20-ия~~ ☒ двадесетия ☒ ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

~~2. Членове 7 и 8 ще влязат в сила една година след публикуването на общите изисквания в Официален вестник на Европейския съюз, както е посочено в член 6.~~

↓ НОВ

2. Член 3, параграф 3 се прилага от [до Службата за публикации: моля, въведете датата — 48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент].

⁵³

ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

Членове 10—24 се прилагат, считано от 1 юли 2023 г. Член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004, както и актовете за изпълнение, приети въз основа на тях, продължават да се прилагат за целите на прилагането на схемите за ефективност и за таксуване във връзка с третия референтен период.

Член 26, параграф 3 и член 32 се прилагат за управителния орган на мрежата от деня, от който започне да се прилага решението за назначаване, прието в съответствие с член 27, параграф 2, след влизането в сила на настоящия регламент и включвайки посочените разпоредби.

↓ 550/2004

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател