EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Spremenjeni predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o izvajanju enotnega evropskega neba

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2020) 187 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Cilj pobude o enotnem evropskem nebu (SES) je izboljšati splošno učinkovitost organizacije in upravljanja evropskega zračnega prostora, in sicer z reformo letalskega sektorja, ki zagotavlja navigacijske službe zračnega prometa. Razvoj pobude je vključeval dva celovita zakonodajna svežnja – „SES I“ in „SES II“, ki sta sestavljena iz štirih uredb[1].

Izkušnje, pridobljene z izvajanjem SES I od leta 2004 in SES II od leta 2009, so pokazale, da so načela in splošne usmeritve SES veljavne in bi jih bilo treba ohraniti. Vendar so kljub temu sklopu zakonodaje stroški upravljanja zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: ATM) še vedno visoki, zamude, škodljive za okolje, pa se še vedno pojavljajo. Razlog za to so omejene zmogljivosti in neučinkovitosti ATM, ki povzroča preobremenjenost, tudi v običajnih razmerah. Jasno je, da cilji, določeni uvodoma ob vzpostavitvi enotnega evropskega neba, niso bili v celoti doseženi v pričakovanem časovnem okviru.

Cilj tega spremenjenega predloga zato ni le odpraviti sedanje neučinkovitosti ATM, ki škodujejo okolju, temveč tudi okrepiti druge koristne vidike v zvezi z ATM, kot so prožnejše zagotavljanje podatkovnih storitev in spodbude, ki lahko dejavno prispevajo k izboljšavam in nadaljnjemu zmanjševanju okoljskega odtisa letalstva.

Prvotni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) (znan pod kratico SES2+) je Komisija sprejela 11. junija 2013. Njegov namen je bil pospešiti izvajanje reforme navigacijskih služb zračnega prometa, ne da bi se pri tem oddaljili od prvotnih ciljev in načel.

Od sprejetja predloga, vendar splošneje v zadnjem desetletju, se je letalski sektor nadalje tehnološko razvijal in do začetka leta 2020 dosegel splošno trajnostno rast prometa. Zaradi pandemije COVID-19 se je promet močno zmanjšal, kar je pokazalo, da enotno evropsko nebo strukturno ni dovolj odporno, saj se zagotavljanje storitev komajda prilagaja razvoju prometa. Prav tako se je razvil politični okvir. Zlasti je bil sprejet Pariški sporazum, ki med drugim določa, da mora letalstvo prispevati k zmanjšanju emisij CO_2 (glede na dosedanje stalno in hitro povečevanje emisij). Komisija je decembra 2019 sprejela sporočilo o evropskem zelenem dogovoru, katerega cilj je doseči ogljično nevtralnost in 90-odstotno

[1] „Okvirna uredba“ (Uredba (ES) št. 549/2004) o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba; „Uredba o izvajanju služb“ (Uredba (ES) št. 550/2004), ki ureja izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu; „Uredba o zračnem prostoru“ (Uredba (ES) št. 551/2004) o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu; „Uredba o interoperabilnosti“ (Uredba (ES) št. 552/2004), ki ureja interoperabilnost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa.

Sveženj, sestavljen iz navedenih uredb v prvotni različici, se imenuje „SES I“. Vse štiri uredbe so bile spremenjene z Uredbo (ES) št. 1070/2009, imenovano „SES II“.

Uredba (ES) št. 552/2004 je bila medtem ob upoštevanju prehodnega obdobja za nekatere določbe razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu.

zmanjšanje emisij v prometu do leta 2050. Zakonodajni predlog SES2+ bi bilo treba posodobiti, da bi odražal te spremembe.

Da bi zadevni sektor lahko bolje uresničil svoj gospodarski potencial in hkrati deloval bolj trajnostno, je treba poskrbeti, da se bo z revizijo omogočilo bolj prilagodljivo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki bo ustrezalo današnjemu in prihodnjemu operativnemu okolju. Predlagana pravila bi morala omogočiti hitro in učinkovito prilagoditev zmogljivosti povečanju ali zmanjšanju povpraševanja ali različnim geografskim potrebam. To bi prispevalo tudi k ciljem evropskega zelenega dogovora in konkretneje k zmanjšanju emisij CO_2 v letalskem sektorju, kar je ključnega pomena. Zahtevano zmanjšanje navedenih emisij vključuje sklop različnih ukrepov, od katerih bodo številni začeli učinkovati šele dolgoročno. Vendar se lahko s pravočasno revizijo sistema enotnega evropskega neba in uporabo s tem povezanih novih pravil emisije CO_2 začnejo konkretno zmanjševati že v začetku leta 2025.

Poleg potrebe po splošni reviziji je sprememba predloga SES2+ med drugim potrebna iz naslednjih specifičnih razlogov:

- besedilo je treba poenostaviti in ga uskladiti z ustrezno zakonodajo Unije, ki je začela veljati, odkar so pogajanja o prvotnem predlogu SES2+ iz leta 2013 zastala[2];
- nekatere opredelitve in pravila je treba prilagoditi, da se bodo upoštevali prispevki zainteresiranih strani in pridobljene izkušnje ter ustrezne ugotovitve iz nedavnih poročil in študij[3];
- zdi se primerno, da se upoštevajo priporočila iz poročila skupine modrecev o prihodnosti enotnega evropskega neba[4];
- enako velja za priporočila, ki izhajajo iz pilotnega projekta Evropskega parlamenta o prihodnji strukturi evropskega zračnega prostora in iz poročil Evropskega računskega sodišča;
- prav tako je pomembno upoštevati nedavni tehnološki razvoj v letalskem sektorju in zaveze iz evropskega zelenega dogovora za razogljičenje prometnega sektorja.

Kljub številnim spremembam ima ta spremenjeni predlog enake cilje kot predlog SES2+ iz leta 2013, čeprav naj bi se mestoma dosegli na drugačen način. V nekaterih primerih so se rešitve, ki ustrezajo prednostnim možnostim iz ocene učinka iz leta 2013, ohranile, nekatere rešitve pa so se zaradi upoštevanja sprememb v zadevnem sektorju posodobile. Spremembe so podrobno opisane in utemeljene v oddelku 4 spremnega delovnega dokumenta služb Komisije.

Ker se bistvo glavnih ciljev in prednostnih možnosti iz ocene učinka še naprej ohranja, ni verjetno, da bodo imela tukaj predlagana pravila bistveno drugačne gospodarske, okoljske ali družbene učinke v primerjavi s prvotnim predlogom SES2+. Zato za ta spremenjeni predlog ni treba izvesti nove ocene učinka, ki bi presegala analizo iz zgoraj navedenega delovnega dokumenta služb Komisije.

---

2 Zlasti z Uredbo (EU) 2018/1139.

3 Glej Prilogo III k spremnemu delovnemu dokumentu služb Komisije.

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.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Komisija je v strategiji letalstva za Evropo iz leta 2015[5] sozakonodajalca pozvala k hitremu sprejetju predloga uredbe SES2+. Sprememba navedenega predloga je povsem v skladu s splošno strategijo Komisije za to področje politike in bi morala zlasti olajšati napredek v zvezi s tem zakonodajnim dosjejem.

Zakonodaja o enotnem evropskem nebu je tesno povezana z obsežno zakonodajo Unije o varnosti v letalstvu in nalogami, zaupanimi Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija)[6]. Namen tega predloga je med drugim poenostaviti zakonodajo z odpravo nekaterih prekrivanj med obstoječimi pravili in uskladiti zakonodajo o enotnem evropskem nebu z osnovno uredbo o Agenciji (EASA).

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Izboljšanje pravil o enotnem evropskem nebu je bilo opredeljeno v sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru kot ukrep, ki lahko prispeva k zmanjšanju emisij CO_2 v letalskem sektorju. Tako izboljšanje bi zlasti zmanjšalo preobremenjenost in tako omogočilo pogostejšo uporabo direktnih rut. Predlog vsebuje tudi pomembne elemente, namenjene krepitvi digitalizacije in notranjega trga, ki sta tudi prednostni nalogi Komisije.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za predlagano spremembo je člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije daje Uniji pravico do ukrepanja na tem področju, ki spada med področja deljene pristojnosti.

Natančneje, upravljanje zračnega prometa je že od leta 2004 zajeto v določbah prava Unije, ki ga države članice ne morejo spreminjati samostojno. Vsebinsko in po naravi upravljanje zračnega prometa vpliva na zračni prostor celotne Evropske unije, čezmejno gibanje oseb ter čezmejni pretok blaga, storitev in kapitala pa sta neločljivo povezana z letalstvom, zato se to področje najučinkoviteje obravnava na ravni Unije.

Ukrepanje na ravni Unije je potrebno za odpravo razdrobljenosti evropskega zračnega prostora in s tem omogočitev učinkovitejšega upravljanja, s katerim se bo mogoče spoprijeti s pomanjkanjem zmogljivosti na splošno in se tako boriti proti zamudam in posledičnim dodatnim emisijam.

---

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

6 Uredba (EU) 2018/1139.

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje njegovih ciljev. Osredotoča se na elemente, podprte z različnimi prispevki iz Priloge III k spremnemu delovnemu dokumentu služb Komisije.

- **Izbira instrumenta**

Prvotni predlog je bil spremeniti obstoječe uredbe in jih zaradi jasnosti prenoviti v eno samo. Ta pristop je še vedno upravičen in uporabiti bi bilo treba isti instrument – prenovljeno uredbo – ob upoštevanju potrebnih vsebinskih sprememb.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

Nova ocena učinka, ki bi presegala tisto, na kateri temelji prvotni predlog iz leta 2013 [SWD(2013) 206 final], se zdi nepotrebna, saj se glavni cilji in prednostne možnosti niso bistveno spremenili ter se gospodarski, okoljski ali družbeni učinki predlaganega besedila ne bi smeli bistveno razlikovati od učinkov, pričakovanih na podlagi določb prvotnega predloga SES2+.

Vendar so v delovnem dokumentu služb Komisije, ki spremlja ta spremenjeni predlog [dodati sklic], predstavljeni dodatni dokazi in analiza, zlasti v zvezi s posodobitvami rešitev, s katerimi naj bi se uresničile prednostne možnosti iz leta 2013. Navedene posodobitve upoštevajo spremembe v zadevnem sektorju ter druge nove ali spremenjene načine za doseganje zastavljenih ciljev. Dodatni elementi temeljijo na različnih prispevkih, zbranih v zadnjih letih. Leta 2017 je Evropsko računsko sodišče izdalo posebno poročilo o enotnem evropskem nebu, ki vsebuje priporočila za Komisijo. Evropsko računsko sodišče je leta 2019 svojo predhodno analizo nadgradilo z novim posebnim poročilom o ureditvi posodobitve ATM v EU. Poročilo vsebuje priporočila Komisiji, ki so bodisi neposredno obravnavana v tem spremenjenem predlogu bodisi jih je mogoče obravnavati z akti Komisije na podlagi obstoječih ali predlaganih pooblastil.

Leta 2019 je bila ustanovljena skupina modrecev, ki jo sestavlja petnajst uglednih strokovnjakov z zadevnega področja, da bi ocenila trenutne razmere in prihodnje potrebe po ATM v EU. Po večmesečnih posvetovanjih z vsemi zadevnimi operativnimi zainteresiranimi stranmi je skupina modrecev aprila 2019 izdala poročilo o prihodnosti enotnega evropskega neba, ki vsebuje skupno stališče skupine in deset priporočil[7]. Hkrati je Evropski parlament naročil pilotni projekt o prihodnji strukturi evropskega zračnega prostora, o katerem je bilo marca 2019 izdano tudi poročilo. Septembra 2019 je bila med finskim predsedovanjem Svetu Evropske unije organizirana konferenca na visoki ravni o prihodnosti enotnega evropskega neba, ki ji je sledil podpis skupne izjave zainteresiranih strani, v kateri so bile evropske institucije pozvane, naj nujno poenostavijo regulativni okvir in institucionalno ureditev v odziv na sedanje in prihodnje potrebe ATM v Evropi, da bi ta ustrezal svojemu namenu.

[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.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb spremenjenega predloga**

Kot pri prvotnem predlogu se predlaga združitev obstoječih uredb o enotnem evropskem nebu v eno samo uredbo, zaradi česar so potrebne številne spremembe. Novi instrument je razdeljen na šest poglavij:

– Poglavje I: Splošne določbe

– Poglavje II: Nacionalni nadzorni organi

– Poglavje III: Izvajanje služb

– Poglavje IV: Upravljanje omrežja

– Poglavje V: Zračni prostor, interoperabilnost in tehnološke inovacije

– Poglavje VI: Končne določbe

V zvezi s tem se predlaga odstranitev elementov, ki se prekrivajo z Uredbo (EU) 2018/1139. Prav tako se nekatere podrobnosti vzporedno spreminjajo v Uredbi (EU) 2018/1139, da se zagotovi pravilna uskladitev obeh uredb. Uredba (ES) št. 552/2004 je bila razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 in se zato v tem spremenjenem predlogu ne upošteva več. Vendar pa je ohranjen cilj interoperabilnosti na enotnem evropskem nebu.

Nacionalni nadzorni organi (členi 3, 4 in 5, ki jih je treba brati v povezavi z novim členom 114i Uredbe (EU) 2018/1139, ki je naveden v ločenem predlogu, predstavljenem istočasno[8])

Ena od večjih potreb po ukrepanju, opredeljena v oceni učinka, je okrepitev nacionalnih nadzornih organov, kar zadeva njihovo neodvisnost in strokovno znanje ter njihove vire. V ta namen člen 3 določa raven neodvisnosti, ki se zahteva od organov v razmerju do izvajalcev služb, ki jih ti organi nadzorujejo, ter od katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta. V nekaterih državah članicah je za uporabo predlagane ureditve potrebna predhodna upravna reorganizacija, zato se v zvezi s tem predlaga tudi, da se omogoči 48-mesečno prehodno obdobje (osnutek člena 46(2)). Poleg tega so določene izrecnejše zahteve glede usposobljenosti in neodvisnosti zaposlenih, zlasti v zvezi z osebami, odgovornimi za sprejemanje strateških odločitev. V istem smislu se osnutek člena 20 glede „stroškovne osnove za pristojbine“ kot eden od upravičenih elementov izrecno sklicuje na stroške, nastale pri izvajalcih služb zračnega prometa v zvezi z njihovim nadzorom in certificiranjem s strani nacionalnih nadzornih organov. S tem pravilom je omogočeno ustrezno financiranje pristojnih nacionalnih organov z ustreznimi pristojbinami.

Da bi med drugim okrepili sodelovanje med organi v interesu izboljšanja strokovnega znanja in najboljših praks, se za nacionalne nadzorne organe predlaga vzpostavitev ustreznega

[8] COM(2020) 577.

foruma v obliki svetovalnega odbora za oceno uspešnosti (glej osnutka novih členov 114a in 114i Uredbe (EU) 2018/1139).

Predlaga se jasno razlikovanje med nalogami nacionalnih nadzornih organov, pristojnih za zadeve, ki se nanašajo na enotno evropsko nebo, in nalogami pristojnih nacionalnih organov na področju varnosti v letalstvu iz Uredbe (EU) 2018/1139. Prvi organi bi morali biti odgovorni za podeljevanje gospodarskih spričeval v zvezi s finančnimi pogoji, potrebnimi za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, spremljanje naročanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa ter uporabo programa uspešnosti in ureditve pristojbin. Drugi organi so še naprej odgovorni za podeljevanje varnostnih spričeval in nadzor ter druge naloge, opisane v Uredbi (EU) 2018/1139.

Podeljevanje gospodarskih spričeval izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa in imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa (člena 6 in 7)

Podeljevanje varnostnih spričeval izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa ter nadzor izvajalcev sta zajeta v Uredbi (EU) 2018/1139. Poleg spričeval, ki se zahtevajo v navedeni uredbi, bi moralo biti izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa pogojeno z izpolnjevanjem nekaterih zahtev glede finančne trdnosti, kritja odgovornosti in zavarovalnega kritja. V ta namen se predlaga zagotovitev gospodarskega spričevala, ki ga izdajo nacionalni nadzorni organi.

Spremenjeni predlog tudi zahteva, da se izvajalci služb zračnega prometa imenujejo za obdobje največ 10 let. Cilj je zagotoviti redno ponovno ocenjevanje imenovanja.

Službe CNS, AIS, ADS, MET in službe zračnega prometa na terminalih (člen 8)

Službe, ki se izvajajo v podporo službam zračnega prometa, naj bi omogočale izboljšanje stroškovne učinkovitosti, povečanje prilagodljivosti in spodbujanje inovacij. Te morebitne izboljšave bi bilo mogoče doseči z zagotavljanjem storitev pod tržnimi pogoji, za katere so navedene službe same po sebi primerne. Zato se predlaga, da se člen 9 Uredbe (ES) št. 550/2004 nadomesti s pravilom o zagotavljanju storitev služb CNS, AIS, ADS, MET in služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji.

Za službe zračnega prometa, ki se štejejo za naravne monopole, se načeloma še vedno uporablja zahteva, da imenovanega izvajalca imenujejo pristojni organi. Vendar bi morali imeti izvajalci služb zračnega prometa možnost, da se odločijo, ali bodo naročili storitve služb CNS, AIS, ADS ali MET. V zvezi s službami zračnega prometa na terminalih bi morali imeti upravljavci letališč možnost, da se odločijo, ali bodo naročili storitve službe aerodromske kontrole, če bi tako naročanje omogočilo povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora. Pod enakimi pogoji bi morale imeti države članice možnost, da dovolijo naročanje storitev službe priletne kontrole.

Da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje ter preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence, bi bilo treba službe na rutah organizacijsko ločiti od drugih navigacijskih služb zračnega prometa. .

Skupne informacijske službe (člen 9)

Člen 9 tega spremenjenega predloga vsebuje določbe o skupnih informacijskih službah, ki so potrebne za varno upravljanje zračnega prometa z brezpilotnimi zrakoplovi (prometa z droni). Navedeni člen je usklajen z nedavnim regulativnim razvojem v zvezi z upravljanjem brezpilotnih zrakoplovov. Predlaga se ureditev določanja cen takih storitev, da se vključijo stroški upravljanja prometa z brezpilotnimi zrakoplovi.

Program uspešnosti in ureditev pristojbin ter organ za oceno uspešnosti (členi 10 do 25)

Okrepiti bi bilo treba gospodarsko ureditev in povečati njeno učinkovitost. V ta namen se predlaga, da se imenovanim izvajalcem služb zračnega prometa zaupa naloga, da sami pripravijo načrte uspešnosti in jih predložijo v odobritev pristojnemu organu. Navedeni organ je lahko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ali nacionalni nadzorni organ, odvisno od primera.

Funkcija organa za oceno uspešnosti, za katero so v predlogu o spremembi Uredbe (EU) 2018/1139 določena namenska pravila upravljanja, je zasnovana tako, da omogoča sprejemanje ustreznih odločitev s potrebnim strokovnim znanjem in neodvisnostjo. S predlaganimi pravili financiranja bi bilo treba zagotoviti, da ima Agencija na voljo potrebna sredstva. Zaradi ekonomičnosti postopka se predlaga, da se lahko zoper odločitve, ki jih sprejme Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti, uporabi pritožbeni postopek, ki je na voljo zadevnim stranem.

Ta spremenjeni predlog določa odgovornosti Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti in odgovornosti nacionalnih nadzornih organov v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti in ureditve pristojbin. Konkretneje je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti odgovorna za ocenjevanje in odobravanje porazdelitve stroškov med službami na rutah in terminalih ter za ocenjevanje in odobravanje načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah. Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za ocenjevanje in odobravanje načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih. V ta namen morajo imenovani izvajalci služb zračnega prometa, ki izvajajo obe vrsti služb, predložiti ločene načrte za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih.

Določbe o predlagani ureditvi pristojbin so usklajene s tem novim pristopom. Poleg tega se predlaga vzpostavitev mehanizmov za prilagajanje pristojbin na ravni Unije, da bi podprli zlasti izboljšanje okoljske uspešnosti ali kakovosti storitev.

Nazadnje se predlaga, da se k pravilom glede preglednosti računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa dodajo nekatere zahteve (člen 25). Tako naj bi prispevali k preprečevanju navzkrižnega subvencioniranja in posledičnih izkrivljanj. S tem pravilom bi se morala zlasti olajšati uporaba členov 8 in 9.

Funkcionalni bloki zračnega prostora

Spremenjeni predlog ne vsebuje več določb, ki se nanašajo na funkcionalne bloke zračnega prostora. Odsotnost takih pravil državam članicam ne bi smela preprečiti, da po potrebi ohranijo ali ustvarijo funkcionalne bloke zračnega prostora. Prav tako odsotnost takih pravil ne bi smela preprečiti prilagodljivih oblik sodelovanja med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

Upravljanje omrežja (členi 26, 27 in 28)

V členu 26 so navedene funkcije omrežja in njihovi cilji. Člen 27 določa vlogo upravljavca omrežja, tj. prispevanje k izvajanju funkcij omrežja, ter vsebuje določbe o imenovanju upravljavca omrežja, njegovih nalogah in postopkih odločanja, ki naj bi jih uporabljal.

Predlaga se, da se za funkcije omrežja uporabljajo posebna pravila programa uspešnosti (člen 16).

V skladu s členom 28 mora upravljavec omrežja objavljati svoje finančne račune in pri njem se izvaja neodvisna revizija.

Razpoložljivost podatkov in dostop do njih (člen 31)

Predlaga se sprememba pravil v zvezi s tem vprašanjem (tudi v primerjavi s prvotnim predlogom), da bi olajšali izvajanje služb za podatke o zračnem prometu na čezmejnem trgu in trgu Unije. Poleg tega določbe osnutka člena 31 zagotavljajo, da imajo novi udeleženci na podatkovnem trgu dostop do ustreznih operativnih podatkov še pred certificiranjem. Da bi preprečili navzkrižno subvencioniranje ali dvojno zaračunavanje, se predlaga vzpostavitev ustreznih načel določanja cen.

Prilagodljiva uporaba zračnega prostora (člen 33)

Člen 33 v veliki meri odraža člen 7 Uredbe (ES) št. 551/2004 in državam članicam še naprej nalaga odgovornost za zagotavljanje uporabe koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora. Vendar pa zahteva tudi, da se ta koncept uporablja v skladu z osrednjim načrtom ATM. Člen 33 dopolnjuje bistveno zahtevo iz Uredbe (EU) 2018/1139, v skladu s katero mora upravljanje zračnega prostora podpirati enotno uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora.

Usklajevanje projekta SESAR (člen 34)

V skladu s členom 34 morajo zadevni subjekti sodelovati, da bi zagotovili učinkovito usklajevanje med različnimi fazami projekta SESAR.

- **Spremembe v primerjavi s prvotnim predlogom iz točke 1**

Ta spremenjeni predlog v primerjavi s predlogom iz točke 1 vsebuje naslednje spremembe:

Uvodne izjave

(1) Uvodna izjava 1 se poenostavi, da se glasi:

„Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[9], Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[10] ter Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[11] so bile bistveno spremenjene. Ker so potrebne nadaljnje spremembe, bi bilo treba zaradi jasnosti navedene uredbe prenoviti.“.

(2) Uvodna izjava 2 se črta.

[9] Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

[10] Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

[11] Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

(3) Uvodna izjava 3 se preštevilči v uvodno izjavo 2 in uvedejo se naslednje spremembe:

(a) za sklicem na „Uredbo (ES) št. 552/2004“ se doda besedilo „Evropskega parlamenta in Sveta“[12];

(b) neoštevilčena uvodna izjava, ki sledi uvodni izjavi 3, postane drugi stavek uvodne izjave 2 in se preoblikuje na naslednji način:

„S sprejetjem drugega svežnja, in sicer Uredbe (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[13], se je nadalje okrepila pobuda o enotnem evropskem nebu z uvedbo konceptov programa uspešnosti in upravljavca omrežja za nadaljnje izboljšanje uspešnosti evropskega omrežja ATM.“;

(c) vstavi se naslednji nov tretji stavek:

„Uredba (ES) št. 552/2004 je bila razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta, saj so bila v navedeno uredbo vključena pravila, potrebna za interoperabilnost sistemov, sestavnih delov in postopkov ATM.“.

(4) Vstavi se naslednja nova uvodna izjava 3:

„Da bi se upoštevale spremembe, uvedene z Uredbo (EU) 2018/1139, je treba vsebino te uredbe uskladiti z vsebino Uredbe (EU) 2018/1139.“.

(5) Uvodna izjava 6 se preoblikuje na naslednji način:

„Da bi si lahko hkrati prizadevali za okrepitev varnostnih standardov v zračnem prometu in izboljšanje splošne uspešnosti ATM in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za splošni zračni promet v Evropi, je treba upoštevati človeški faktor. Države članice bi morale zato podpreti načela „kulture pravičnosti“. Preučiti in upoštevati bi bilo treba mnenja in priporočila strokovne skupine za človekovo razsežnost[14] enotnega evropskega neba.“.

(6) Vstavi se naslednja nova uvodna izjava 7:

„Izboljšanje okoljske uspešnosti ATM tudi neposredno prispeva k doseganju ciljev iz Pariškega sporazuma in evropskega zelenega dogovora Komisije, zlasti z zmanjšanjem emisij iz letalstva.“.

(7) Uvodna izjava 7 se preštevilči v uvodno izjavo 8 in se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice so leta 2004 sprejele splošno izjavo glede vojaških zadev, povezanih z enotnim evropskim nebom. V skladu s to izjavo bi morale države članice zlasti okrepiti civilno-vojaško sodelovanje in olajšati sodelovanje med svojimi oboroženimi silami v vseh zadevah, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, če vse zadevne države članice menijo, da je to potrebno, in v takem obsegu, kot se jim zdi potreben.“.

(8) Uvodna izjava 8 se preštevilči v uvodno izjavo 9 in uvodna izjava 9 se črta.

(9) V uvodni izjavi 10 se zadnji stavek nadomesti z naslednjim:

---

12 Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

13 Uredba (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (UL L 300, 14.11.2009, str. 34).

14 C(2017) 7518 final.

„To nacionalnemu nadzornemu organu ne bi smelo preprečiti, da je del regulativnega organa, pristojnega za več reguliranih sektorjev, če slednji izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti, ali da se organizacijsko združi z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco.“.

(10) Doda se naslednja nova uvodna izjava 11:

„Financiranje nacionalnih nadzornih organov bi moralo zagotavljati njihovo neodvisnost ter jim omogočati, da delujejo v skladu z načeli pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti. Z ustreznimi postopki za imenovanje osebja bi morali prispevati k zagotavljanju neodvisnosti nacionalnih nadzornih organov, pri čemer bi bilo treba zlasti zagotoviti, da osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, imenuje javni organ, ki ne uveljavlja neposredno lastninskih pravic nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.“.

(11) Uvodna izjava 11 se preštevilči v uvodno izjavo 12 in prvi stavek se preoblikuje na naslednji način:

„Nacionalni nadzorni organi imajo ključno vlogo pri izvajanju enotnega evropskega neba, zato bi morali med seboj sodelovati, da bi omogočili izmenjavo informacij o svojem delu in načelih sprejemanja odločitev, najboljših praks in postopkov, tudi v zvezi z uporabo te uredbe, ter razvili skupen pristop, tudi z okrepljenim sodelovanjem na regionalni ravni.“.

(12) Uvodna izjava 12 se preštevilči v uvodno izjavo 43.

(13) Uvodna izjava 13 se črta.

(14) Dodata se naslednji novi uvodni izjavi 13 in 14:

„(13) Pomembno orodje za izboljšanje uspešnosti evropskega sistema ATM je sodelovanje med izvajalci služb zračnega prometa, ki bi ga bilo treba spodbujati. Države članice bi morale imeti možnost, da vzpostavijo mehanizme sodelovanja, ki niso omejeni na vnaprej določene oblike sodelovanja in geografska območja.

(14) Podeljevanje varnostnih spričeval in nadzor varnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo pristojni nacionalni organi ali Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (Agencija) v skladu z zahtevami in postopki iz Uredbe (EU) 2018/1139. Za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so potrebne dodatne zahteve v zvezi s finančno trdnostjo, kritjem odgovornosti in zavarovanim kritjem, zato bi bilo zanj potrebno gospodarsko spričevalo. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa bi moral imeti možnost ponujati storitve v Uniji le, če ima varnostno in gospodarsko spričevalo.“.

(15) Uvodna izjava 14 se preštevilči v uvodno izjavo 15.

(16) Vstavijo se naslednje nove uvodne izjave 16 do 33:

„(16) Za izključno izvajane službe zračnega prometa bi se morale uporabljati zahteve glede imenovanja in minimalne zahteve glede zaščite javnega interesa.

(17) Izvajalci služb zračnega prometa ali upravljavci letališč bi morali imeti možnost, da naročajo storitve komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS), služb za letalske informacije (AIS), služb za podatke o zračnem prometu (ADS), meteoroloških služb (MET) ali služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji, brez poseganja v varnostne zahteve, če menijo, da tako naročanje omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti. Z možnostjo takega naročanja naj bi omogočali večjo prilagodljivost in spodbujali inovacije na področju storitev, ne da bi to vplivalo na posebne potrebe vojske v zvezi z zaupnostjo, interoperabilnostjo, odpornostjo sistema, dostopom do podatkov in varnostjo ATM.

(18) Kadar se naročajo storitve služb zračnega prometa na terminalih, se zanje ne bi smela uporabljati ureditev pristojbin iz te uredbe in člen 1(4) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta[15], ki se nanaša na uporabo navedene ureditve.

(19) Izvajanje služb zračnega prometa na rutah bi moralo biti organizacijsko ločeno od izvajanja služb CNS, AIS, ADS in MET ter služb zračnega prometa na terminalih, vključno z ločevanjem računov, da bi zagotovili preglednost ter preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence.

(20) Kadar je primerno, bi bilo treba naročanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa izvesti v skladu z Direktivo 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta[16] ter Direktivo 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta[17]. Nacionalni nadzorni organi bi morali zagotoviti, da so izpolnjene zahteve glede naročanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

(21) Upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov zahteva razpoložljivost skupnih informacijskih služb. Da bi omejili stroške takega upravljanja prometa, bi morale cene storitev skupnih informacijskih služb temeljiti na stroških in razumnem pribitku dobička, odobriti pa bi jih morali nacionalni nadzorni organi. Da bi omogočili zagotavljanje storitev, bi morali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa dati na voljo zahtevane podatke.

(22) Program uspešnosti in ureditev pristojbin sta namenjena povečanju stroškovne učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ki se zagotavljajo pod netržnimi pogoji, in spodbujanju boljše kakovosti storitev, zato bi morala vključevati ustrezne spodbude. Glede na ta cilj program uspešnosti in ureditev pristojbin ne bi smela zajemati storitev, ki se zagotavljajo pod tržnimi pogoji.

(23) Za kar največjo učinkovitost bi bilo treba zagotoviti potreben nadzor v zvezi s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin, usmerjen v imenovane izvajalce služb zračnega prometa kot take.

(24) Odgovornosti za nadzor v zvezi s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin bi bilo treba ustrezno razdeliti.

(25) Glede na čezmejne in omrežne elemente, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in dejstvo, da je uspešnost posledično treba oceniti predvsem na podlagi vseevropskih ciljev uspešnosti, bi moral biti za ocenjevanje in odobravanje načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah odgovoren organ Unije, ki bi bil pod sodnim nadzorom pritožbenega organa in naposled Sodišča. Za zagotovitev, da se naloge opravljajo z visoko ravnjo strokovnega znanja in potrebno neodvisnostjo, bi moral biti navedeni organ Unije Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti, ki deluje v skladu z namenskimi pravili upravljanja iz Uredbe (EU) 2018/1139. Glede na njihovo poznavanje lokalnih okoliščin, potrebno za oceno navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, bi morali biti za ocenjevanje in odobravanje načrtov

[15] Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

[16] Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

[17] Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih odgovorni nacionalni nadzorni organi. Porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih je ena sama operacija, ki se nanaša na obe vrsti služb, zato bi jo morala nadzirati Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti.

(26) Osnutki načrtov uspešnosti na področju navigacijskih služb na rutah in terminalih bi morali biti skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti in ustrezati določenim kvalitativnim merilom, da bi se v čim večji meri zagotovilo dejansko doseganje zastavljenih ciljev. S postopkom ocenjevanja bi bilo treba zagotoviti hitro odpravo pomanjkljivosti.

(27) Za uspešnost funkcij omrežja bi se morala uporabljati merila, ki so specifična zanje, ob upoštevanju posebne narave teh funkcij. Za funkcije omrežja bi se morali uporabljati cilji uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

(28) Ureditev pristojbin bi morala temeljiti na načelu, da bi morali uporabniki zračnega prostora kriti stroške, ki nastanejo pri zagotavljanju prejetih storitev, vendar bi bilo treba upoštevati le stroške, ki jih je mogoče pripisati takim storitvam in sicer niso kriti. V ugotovljene stroške, ki se lahko zaračunavajo uporabnikom zračnega prostora, bi bilo treba vključiti stroške, povezane z upravljavcem omrežja. Pristojbine bi morale spodbujati varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko stopnjo varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnili cilje uspešnosti, prav tako pa bi morale spodbujati zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

(29) Glede na čezmejno naravo letalstva bi bilo treba na ravni Unije vzpostaviti mehanizme za prilagajanje pristojbin za izboljšanje okoljske uspešnosti in kakovosti storitev, zlasti s povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo in zmanjšanimi zamudami, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti. Nacionalni nadzorni organi bi morali imeti tudi možnost, da na lokalni ravni vzpostavijo mehanizme v zvezi s službami na terminalih.

(30) Da bi uporabnike zračnega prostora spodbudili k letenju po najkrajših rutah, zlasti v času preobremenjenosti, bi moralo biti mogoče za storitve služb na rutah v zračnem prostoru enotnega evropskega neba določiti skupno ceno na enoto. Določitev morebitne take skupne cene na enoto bi morala biti za izvajalce služb zračnega prometa dohodkovno nevtralna.

(31) Zagotoviti bi bilo treba preglednost računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa kot enega od načinov za preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja in posledičnih izkrivljanj.

(32) Funkcije omrežja ATM bi morale prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa in podpirati doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti. Zagotavljati bi morale trajnostno, učinkovito in okoljsko optimalno uporabo zračnega prostora in omejenih virov, odražati operativne potrebe pri vzpostavljanju infrastrukture v evropskem omrežju ATM ter nuditi podporo v primeru kriznih razmer v omrežju. Več nalog, ki prispevajo k izvajanju teh funkcij, bi moral opravljati upravljavec omrežja, katerega dejavnosti bi morale vključevati vse zadevne operativne zainteresirane strani.

(33) V postopku sodelovalnega odločanja o odločitvah, ki jih sprejema upravljavec omrežja, bi moral prevladati interes omrežja. Zadevne strani v postopku sodelovalnega odločanja bi si zato morale v največji možni meri prizadevati za izboljšanje delovanja in uspešnosti omrežja.

Pri izvajanju postopka sodelovalnega odločanja bi bilo treba spodbujati interes omrežja ter omogočati reševanje vprašanj in doseganje soglasij, kadar koli je to mogoče.“.

(17) Uvodna izjava 15 se preštevilči v uvodno izjavo 39 in se preoblikuje na naslednji način:

„Koncept skupnih projektov bi moral biti namenjen pravočasni, usklajeni in sinhronizirani uvedbi bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki vplivajo na celotno omrežje. Komisijo bi bilo treba zadolžiti za izvedbo analize stroškov in koristi v zvezi s financiranjem, da bi se pospešilo uvajanje projekta SESAR.“.

(18) Uvodna izjava 16 se črta.

(19) Uvodna izjava 17 se preštevilči v uvodno izjavo 37 in se preoblikuje na naslednji način:

„Varno in učinkovito uporabo zračnega prostora je mogoče doseči le s tesnim sodelovanjem med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora, ki v praksi temelji predvsem na konceptu prilagodljive uporabe zračnega prostora in učinkovitega civilno-vojaškega usklajevanja, kot ga je vzpostavila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). Da bi zagotovili uporabo tega koncepta, bi bilo treba določiti pravila, Komisijo pa bi bilo treba pooblastiti za sprejetje ukrepov, ki zagotavljajo večjo usklajenost.“.

(20) Uvodna izjava 18 se preštevilči v uvodno izjavo 35 in se preoblikuje na naslednji način:

„Da se omogoči prilagodljivo izvajanje služb za podatke o zračnem prometu, je na čezmejni ravni in ravni Unije bistvenega pomena razpoložljivost ustreznih operativnih podatkov. Zato bi morali biti taki podatki na voljo ustreznim zainteresiranim stranem, tudi potencialnim novim izvajalcem služb za podatke o zračnem prometu. Točnost informacij, vključno z informacijami o statusu zračnega prostora in o posebnih stanjih v zračnem prometu, ter njihovo pravočasno razširjanje civilnim in vojaškim kontrolorjem neposredno vplivata na varnost in učinkovitost operacij. Pravočasen dostop do najnovejših informacij o statusu zračnega prostora je bistven za vse strani, ki želijo pri vložitvi ali ponovni vložitvi svojih načrtov letov izkoristiti razpoložljive strukture zračnega prostora.“.

(21) Uvodna izjava 19 se preštevilči v uvodno izjavo 36 in se preoblikuje na naslednji način:

Zagotavljanje popolnih, visokokakovostnih in pravočasnih letalskih informacij pomembno vpliva na varnost ter olajševanje dostopa do zračnega prostora Unije in možnosti gibanja v njem. Dostop do navedenih podatkov bi bilo treba olajšati z ustrezno informacijsko infrastrukturo.“.

(22) Uvodne izjave 20 do 25 se črtajo.

(23) Uvodna izjava 26 se preštevilči v uvodno izjavo 34 in se preoblikuje na naslednji način:

„Za povečanje osredotočenosti izvajalcev služb zračnega prometa na stranke in možnosti uporabnikov zračnega prostora, da vplivajo na odločitve, ki jih zadevajo, bi bilo treba izboljšati učinkovitost posvetovanja in sodelovanja zainteresiranih strani pri pomembnih operativnih odločitvah izvajalcev služb zračnega prometa.“.

(24) Vstavi se naslednja nova uvodna izjava 38:

„Cilj projekta SESAR je omogočiti varen, učinkovit in okoljsko trajnosten razvoj zračnega prometa s posodobitvijo evropskega in svetovnega sistema ATM. Da bi prispevali k njegovi

polni učinkovitosti, bi bilo treba zagotoviti ustrezno usklajevanje med fazami projekta. Evropski osrednji načrt ATM bi moral izhajati iz opredelitvene faze projekta SESAR ter prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti.“.

(25) Vstavi se naslednja nova uvodna izjava 40:

„S skladnostjo z zahtevami za sisteme in sestavne dele ATM, določenimi v Uredbi (EU) 2018/1139, bi bilo treba zagotoviti interoperabilnost navedenih sistemov in sestavnih delov v korist enotnega evropskega neba.“.

(26) Uvodna izjava 27 se črta.

(27) Uvodna izjava 28 se preštevilči v uvodno izjavo 41 in se preoblikuje na naslednji način:

(d) v prvem stavku se črtajo besede „in načrtu izvedbe“;

(e) tretji in četrti stavek se nadomestita z naslednjim:

„Pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi te uredbe je zlasti pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.“.

(28) Uvodna izjava 29 se črta.

(29) Uvodna izjava 30 se preštevilči v uvodno izjavo 42 in se preoblikuje na naslednji način:

„Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, zlasti glede načinov zaposlovanja in izbirnih postopkov za nacionalne nadzorne organe, pravil o podeljevanju gospodarskih spričeval izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, pravil za izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin, zlasti o določanju vseevropskih ciljev uspešnosti, razvrstitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in na terminalih, meril in postopkov za ocenjevanje osnutkov načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti izvajalcev služb zračnega prometa in upravljavca omrežja, spremljanja uspešnosti, pravil za zagotavljanje informacij o stroških in pristojbinah, vsebine in določitve stroškovne osnove za pristojbine in določitve cen na enoto za navigacijske službe zračnega prometa, mehanizmov spodbud in delitve tveganja, imenovanja upravljavca omrežja in pogojev za tako imenovanje, nalog upravljavca omrežja in mehanizmov upravljanja, ki naj bi jih uporabljal, pravil o izvajanju funkcij omrežja, načinov posvetovanja z zainteresiranimi stranmi o pomembnih operativnih odločitvah izvajalcev služb zračnega prometa, zahtev v zvezi z razpoložljivostjo operativnih podatkov, pogojev dostopa in določitve cen dostopa, uporabe koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora ter uvedbe skupnih projektov in mehanizmov upravljanja, ki se zanje uporabljajo, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. *Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*[18]*. “.*

(30) Uvodni izjavi 31 in 32 se črtata.

[18] Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

(31) Uvodna izjava 33 se preštevilči v uvodno izjavo 44.

(32) Uvodna izjava 34 se črta.

(33) Uvodni izjavi 35 in 36 se nadomestita z naslednjo novo uvodno izjavo 45:

„Glede na pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi s suverenostjo in pristojnostjo na ozemlju, na katerem je letališče, se ta uredba ne bi smela uporabljati za gibraltarsko letališče.“.

(34) Uvodna izjava 37 se preštevilči v uvodno izjavo 46. Prvi stavek se preoblikuje na naslednji način:

„Ker cilja te uredbe, namreč izvajanja enotnega evropskega neba, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, vendar ga lahko zaradi nadnacionalnega obsega ukrepa bolje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, določenim v členu 5 Pogodbe o Evropski uniji.“.

Poglavje I: Splošne določbe

(35) V členu 1 (Predmet urejanja in področje uporabe) se uvedejo naslednje spremembe:

(f) odstavek 1 se preoblikuje na naslednji način:

„Ta uredba določa pravila za vzpostavitev in učinkovito delovanje enotnega evropskega neba, da bi okrepili veljavne varnostne standarde v zračnem prometu, prispevali k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prevoza ter izboljšali splošno uspešnost upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi ter tako izpolnili zahteve vseh uporabnikov zračnega prostora. Enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje, vse bolj povezan zračni prostor, sistema upravljanja omrežja in upravljanja zračnega prometa, ki temeljita na varnosti, učinkovitosti, interoperabilnosti in tehnoloških posodobitvah, v korist vseh uporabnikov zračnega prostora, državljanov in okolja.“;

(g) v uvodni izjavi 2 se sklic na člen 38 nadomesti s sklicem na člen 44;

(h) v odstavku 3 se drugi stavek preoblikuje na naslednji način:

„V povezavi s tem je cilj te uredbe na zadevnih področjih pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po Čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo navedene določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upoštevane.“;

(i) odstavek 4 se preoblikuje na naslednji način:

„Ta uredba se uporablja za zračni prostor znotraj regije EUR ICAO, kjer države članice izvajajo službe zračnega prometa. Države članice lahko to uredbo uporabljajo tudi za zračni prostor v njihovi pristojnosti znotraj drugih regij ICAO, pod pogojem, da o tem obvestijo Komisijo in druge države članice.“;

(j) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„[Če se uredba sprejme pred koncem prehodnega obdobja: Ta uredba se ne uporablja za gibraltarsko letališče.]“;

(k) doda se naslednji odstavek 6:

„Če ni določeno drugače, se sklicevanje na Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) razume kot sklicevanje na Agencijo kot varnostni organ in ne kot organ za oceno uspešnosti.“.

(36) V členu 2 (Opredelitev pojmov) se v zvezi s točkami 1 do 22 spremeni in vstavi naslednje:

(l) točka 1 se preštevilči v točko 5 in točka (a) navedene točke se preoblikuje na naslednji način:

„(a) preprečevanje trčenja:

(i) med zrakoplovi;

(ii) med zrakoplovi in ovirami na manevrski površini;“;

(m) točka 2 se preštevilči v točko 1 in se preoblikuje na naslednji način:

„„službа aerodromske kontrole zračnega prometa“ pomeni službo kontrole zračnega prometa (ATC) za aerodromski promet;“

(n) točka 3 se preštevilči v točko 2 in se preoblikuje na naslednji način:

„„službа za letalske informacije“ pomeni službo, ki je ustanovljena za zagotavljanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju;“;

(o) točka 4 se preoblikuje na naslednji način:

„„navigacijske službe zračnega prometa“ (ANS) pomenijo službe zračnega prometa, komunikacijske službe, navigacijske in nadzorne službe (CNS), meteorološke službe (MET), službe za letalske informacije (AIS) in službe za podatke o zračnem prometu (ADS);“;

(p) točka 5 se preštevilči v točko 3 in se preoblikuje na naslednji način:

„„izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki izvaja eno ali več navigacijskih služb za splošni zračni promet;“;

(q) točki 6 in 7 se preštevilčita v točko 11 oziroma 12. Točka 12 se preoblikuje na naslednji način:

„„upravljanje zračnega prostora“ pomeni načrtovanje, katerega glavni cilj je najboljša možna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov zračnega prostora na podlagi kratkoročnih potreb;“;

(r) vstavita se naslednji točki 6 in 7:

„6. „službe za podatke o zračnem prometu“ pomenijo službe, ki zajemajo zbiranje, združevanje in povezovanje operativnih podatkov izvajalcev nadzornih služb, izvajalcev služb MET in AIS ter funkcij omrežja in drugih ustreznih subjektov ali zagotavljanje obdelanih podatkov za namene kontrole zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa;

7. „upravljanje pretoka in zmogljivosti zračnega prometa (ATFCM)“ pomeni službo za zaščito kontrole zračnega prometa pred preobremenjenostjo in optimizacijo uporabe razpoložljivih zmogljivosti;“;

(s) točka 8 se preštevilči v točko 14 in se preoblikuje na naslednji način:

„„uporabniki zračnega prostora“ pomenijo operatorje zrakoplovov, ki letijo v skladu s splošnimi pravili zračnega prometa;“;

(t) točka 9 se preštevilči v točko 8 in se preoblikuje na naslednji način:

„„upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM)“ pomeni funkcijo ali službo, vzpostavljeno z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa, ki pokriva celotno pot leta, tako da omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem možnem obsegu in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih prijavili ustrezni izvajalci služb zračnega prometa;“;

(u) točka 10 se preštevilči v točko 9 in se preoblikuje na naslednji način:

„„upravljanje zračnega prometa (ATM)“ pomeni združitev funkcij ali služb, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa) ter so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah operacij;“;

(v) točka 11 se preštevilči v točko 10;

(w) točka 12 se preštevilči v točko 17 in se preoblikuje na naslednji način:

„„služba območne kontrole“ pomeni službo ATC za kontrolirane lete na kontroliranih območjih;“;

(x) točka 13 se preštevilči v točko 16;

(y) vstavi se naslednja točka 13:

„„struktura zračnega prostora“ pomeni specifičen obseg zračnega prostora, opredeljen z namenom zagotavljanja varnih in optimalnih operacij zrakoplova;“;

(z) točka 14 se preštevilči v točko 33 in se preoblikuje na naslednji način:

„„evropski osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES[19] v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007[20], kot je bila pozneje spremenjena;“;

(aa) točki 15 in 16 se črtata;

(bb) točka 17 se preštevilči v točko 21 in se preoblikuje na naslednji način:

„„spričevalo“ pomeni dokument, ki ga Agencija, pristojni nacionalni organ ali nacionalni nadzorni organ izda v kakršni koli obliki skladno z nacionalno zakonodajo in potrjuje, da izvajalec služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe;“;

(cc) točka 18 se preštevilči v točko 23;

(dd) vstavi se naslednja točka 18:

„„izhodiščna vrednost“ pomeni ocenjeno vrednost za določitev ciljev uspešnosti, ki zadeva ugotovljene stroške ali ugotovljene stroške na enoto v letu pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja;“;

(ee) točka 19 se preštevilči v točko 24;

(ff) vstavi se naslednja točka 19:

---

[19] Sklep Sveta z dne 30. marca 2009 o potrditvi osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi raziskav ATM enotnega evropskega neba (projekt SESAR) (UL L 95, 9.4.2009, str. 41).

[20] Uredba Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) (UL L 64, 2.3.2007, str. 1).

„„referenčna skupina“ pomeni skupino izvajalcev služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem;“;

(gg) točka 20 se preštevilči v točko 28 in se preoblikuje na naslednji način:

„„izjava“ za namene služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa pomeni izjavo, kot je opredeljena v členu 3(10) Uredbe (EU) 2018/1139;“;

(hh) vstavi se naslednja točka 20:

„„razčlenjena vrednost“ pomeni vrednost, ki se za danega izvajalca služb zračnega prometa pridobi z razčlenitvijo vseevropskega cilja uspešnosti na raven posameznega izvajalca služb zračnega prometa in se uporablja kot referenca za ocenjevanje skladnosti cilja uspešnosti, določenega v osnutku načrta uspešnosti, z vseevropskim ciljem uspešnosti;“;

(ii) točka 21 se preštevilči v točko 34 in se preoblikuje na naslednji način:

„„prilagodljiva uporaba zračnega prostora“ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora, ki temelji na osnovnem načelu, da se zračni prostor ne bi smel razumeti kot izključno civilni ali vojaški zračni prostor, temveč kot kontinuum, v katerem je treba upoštevati zahteve vseh uporabnikov, kolikor je to mogoče;“;

(jj) točka 22 se preštevilči v točko 35;

(kk) vstavi se naslednja točka 22:

„„skupna informacijska služba (CIS)“ pomeni službo, ki se ukvarja z zbiranjem statičnih in dinamičnih podatkov ter njihovim razširjanjem, da se omogoči izvajanje služb za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov;“.

(37) V členu 2 (Opredelitev pojmov) se v zvezi s točkami 23 do 38 spremeni in vstavi naslednje:

(ll) točka 23 se preštevilči v točko 15;

(mm) točka 24 se črta;

(nn) točka 25 se preštevilči v točko 36 in se preoblikuje na naslednji način:

„„splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov kakor tudi vse premike državnih zrakoplovov (vključno z vojaškimi, carinskimi in policijskimi zrakoplovi), če so ti premiki v skladu s postopki Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), kot je bila ustanovljena s Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944;“;

(oo) točka 26 se preštevilči v točko 37. Drugi stavek se črta;

(pp) vstavita se naslednji točki 25 in 26:

„25. „kontrolirano območje“ pomeni kontroliran zračni prostor, ki se razteza navzgor nad določeno mejo nad Zemljo;

26. „sodelovalno odločanje“ pomeni postopek, v katerem se odločitve sprejemajo na podlagi medsebojnega delovanja in posvetovanja z državami članicami, operativnimi zainteresiranimi stranmi in po potrebi drugimi akterji;“;

(qq) točka 27 se preštevilči v točko 38 in se preoblikuje na naslednji način:

„„meteorološke službe“ pomenijo naprave in storitve, ki zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi, opozorila, razlage meteoroloških razmer in meteorološka opažanja za navigacijo v zračnem prometu kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih zagotovijo države članice za letalsko uporabo;“;

(rr) točka 28 se preštevilči v točko 41 in se preoblikuje na naslednji način:

„„navigacijske službe“ pomenijo naprave in storitve, ki zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in času;“;

(ss) točka 29 se preštevilči v točko 44 in se preoblikuje na naslednji način:

„„operativni podatki“ pomenijo informacije o vseh fazah leta, ki jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč in drugi vpleteni akterji potrebujejo v operativne namene;“;

(tt) točka 30 se preštevilči v točko 46 in se preoblikuje na naslednji način:

„„začetek uporabe“ pomeni prvo operativno uporabo po začetni vgradnji ali nadgradnji sistema;“;

(uu) točka 31 se preštevilči v točko 47;

(vv) točka 32 se preštevilči v točko 53 in se preoblikuje na naslednji način:

„„nadzorne službe“ pomenijo naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi;“;

(ww) vstavijo se naslednje točke 29 do 32:

„29. „navigacijske službe zračnega prometa na rutah“ pomenijo službe zračnega prometa, povezane s kontrolo zrakoplova od konca faze vzleta in začetnega vzpenjanja do začetka faze prileta in pristanka, ter osnovne navigacijske službe zračnega prometa, ki so potrebne za izvajanje služb zračnega prometa na rutah;

30. „območje zaračunavanja na rutah“ pomeni obseg zračnega prostora, ki se razteza od tal do vključno zgornjega zračnega prostora, kjer se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na rutah in za katerega je določena enotna stroškovna osnova;

31. „Eurocontrol“ je Evropska organizacija za varnost zračne plovbe, ustanovljena z Mednarodno konvencijo o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960;

32. „evropska mreža za upravljanje zračnega prometa“ (EATMN) pomeni komplet sistemov iz točke 3.1 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139, ki omogočajo, da se navigacijske službe zračnega prometa v Uniji lahko izvajajo, vključno z medsebojnimi povezavami na mejah s tretjimi državami;“;

(xx) točka 33 se preštevilči v točko 54;

(yy) točka 34 se preštevilči v točko 57;

(zz) točka 35 se preštevilči v točko 27 in se preoblikuje na naslednji način:

„„čezmejne službe“ pomenijo navigacijske službe zračnega prometa, ki jih v eni državi članici izvaja izvajalec služb z glavnim krajem poslovanja v drugi državi članici;“;

(aaa) točka 36 se preštevilči v točko 40 in se preoblikuje na naslednji način:

„„nacionalni nadzorni organ“ pomeni nacionalni organ ali organe, ki jim država članica zaupa naloge iz te uredbe, razen nalog, ki jih opravlja pristojni nacionalni organ;“;

(bbb) točki 37 in 38 se črtata;

(ccc) vstavi se naslednja točka 39:

„„pristojni nacionalni organ“ pomeni subjekte, kot so opredeljeni v točki 34 člena 3 Uredbe (EU) 2018/1139;“;

(ddd) vstavita se naslednji točki 42 in 43:

„42. „krizne razmere v omrežju“ pomenijo stanje nezmožnosti izvajanja služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa na zahtevani ravni zaradi nenavadne ali nepredvidene okoliščine, ki povzroči velik upad zmogljivosti omrežja ali veliko neravnovesje med zmogljivostjo omrežja in povpraševanjem ali velik izpad v pretoku informacij v enem ali več delih omrežja;

43. „upravljavec omrežja“ pomeni subjekt, ki so mu v skladu s členom 27 zaupane naloge, potrebne za prispevanje k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26;“;

(eee) vstavi se naslednja točka 45:

„„načrt uspešnosti“ pomeni načrt, ki ga glede na primer pripravijo ali sprejmejo izvajalci služb zračnega prometa in upravljavec omrežja ter je namenjen izboljšanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja;“.

(38) V členu 2 (Opredelitev pojmov) se dodatno vstavi naslednje:

(fff) vstavijo se naslednje točke 48 do 52:

„48. „opredelitvena faza SESAR“ pomeni fazo, ki zajema vzpostavitev in posodabljanje dolgoročne vizije projekta SESAR, povezanega koncepta operacij, ki omogočajo izboljšave v vsaki fazi leta, potrebnih bistvenih operativnih sprememb znotraj mreže EATMN ter potrebnih prednostnih nalog v zvezi z razvojem in uvajanjem;

49. „uvajalna faza SESAR“ pomeni zaporedne faze industrializacije in izvajanja, v katerih se izvajajo naslednje dejavnosti: standardizacija, proizvodnja in certificiranje opreme in postopkov na zemlji in v zraku, potrebnih za izvajanje rešitev SESAR (industrializacija); ter nabava, namestitev in začetek uporabe opreme in sistemov, ki temeljijo na rešitvah SESAR, vključno s povezanimi operativnimi postopki (izvajanje);

50. „razvojna faza SESAR“ pomeni fazo, v kateri se izvajajo raziskovalne in razvojne dejavnosti ter dejavnosti potrjevanja, s katerimi naj bi ponudili zrele rešitve SESAR;

51. „projekt SESAR“ pomeni projekt za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, katerega cilj je Uniji zagotoviti visokozmogljivo, standardizirano in interoperabilno infrastrukturo za upravljanje zračnega prometa in ki je sestavljen iz inovacijskega cikla, ki vključuje opredelitveno fazo SESAR, razvojno fazo SESAR in uvajalno fazo SESAR;

52. „rešitev SESAR“ pomeni uporaben rezultat razvojne faze SESAR, ki uvaja nove ali izboljšane standardizirane in interoperabilne operativne postopke ali tehnologije;“;

(ggg) vstavita se naslednji točki 55 in 56:

„55. „navigacijske službe zračnega prometa na terminalih“ pomenijo službe aerodromske kontrole zračnega prometa ali aerodromske službe informacij za letenje, ki vključujejo svetovalne službe zračnega prometa in službe za alarmiranje, službe zračnega prometa v zvezi

s priletom in vzletom zrakoplova v oddaljenosti od zadevnega letališča, ki so potrebne za izpolnjevanje operativnih zahtev in potrebnih osnovnih navigacijskih služb zračnega prometa;

56. „območje zaračunavanja na terminalih“ pomeni letališče ali skupino letališč na ozemlju države članice, na katerih se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na terminalih in za katere je določena enotna stroškovna osnova;“.

Poglavje II: Nacionalni organi

(39) Naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim: „Nacionalni nadzorni organi“.

(40) Naslov člena 3 se nadomesti z naslednjim: „Imenovanje in ustanovitev nacionalnih nadzornih organov ter zahteve v zvezi z njimi“.

(41) Besedilo člena 3 se spremeni:

(hhh) odstavek 1 se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takemu organu s to uredbo.“;

(iii) odstavek 2 se preštevilči v odstavek 3 in se preoblikuje na naslednji način:

„Brez poseganja v odstavek 1 so nacionalni nadzorni organi pravno ločeni in neodvisni od vseh drugih javnih ali zasebnih subjektov, kar zadeva njihovo organizacijo, delovanje, pravno strukturo in odločanje.

Nacionalni nadzorni organi so tudi neodvisni od vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kar zadeva njihovo organizacijo, sklepe o financiranju, pravno strukturo in odločanje.“;

(jjj) odstavek 3 se preštevilči v odstavek 4 in se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice lahko ustanovijo nacionalne nadzorne organe, ki so pristojni za več reguliranih sektorjev, če ti povezani regulativni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz tega člena. Nacionalni nadzorni organ se lahko glede na svojo organizacijsko strukturo tudi združi z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003, če skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz tega člena.“;

(kkk) odstavek 4 se črta;

(lll) odstavek 5 se preštevilči v odstavek 2 in se preoblikuje na naslednji način:

„Nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko, neodvisno in pregledno ter so ustrezno organizirani, imajo zadostno število osebja, so ustrezno vodeni in financirani.“;

(mmm) odstavek 6 se nadomesti z odstavkoma 5 in 6, ki se glasita:

„5. Za uslužbence nacionalnih nadzornih organov veljajo naslednje zahteve:

(a) zaposleni so po jasnih in preglednih postopkih, ki zagotavljajo njihovo neodvisnost;

(b) izbrani so na podlagi svojih posebnih kvalifikacij, vključno s primernimi kompetencami in ustreznimi izkušnjami, ali pa opravijo ustrezno usposabljanje.

Uslužbenci nacionalnih nadzornih organov delujejo neodvisno, zlasti tako, da se izogibajo navzkrižju interesov med izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in opravljanjem svojih nalog.

6. Poleg zahtev iz odstavka 5 osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, imenuje subjekt zadevne države članice, ki neposredno ne uveljavlja lastninskih pravic nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Države članice odločijo, ali so te osebe imenovane za določen mandat z možnostjo podaljšanja ali za neomejen mandat, ki se lahko prekliče samo iz razlogov, ki niso povezani z njihovim odločanjem. Osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, pri opravljanju svojih nalog za nacionalni nadzorni organ ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade ali drugega javnega ali zasebnega subjekta ter imajo polna pooblastila za zaposlovanje in kadrovsko vodenje.

Vzdržijo se uresničevanja vseh neposrednih ali posrednih interesov, ki bi lahko vplivali na njihovo neodvisnost in opravljanje njihovih nalog. V ta namen vsako leto predložijo izjavo o zavezanosti in izjavo o interesih, v katerih navedejo vse neposredne ali posredne interese.

Osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, izvajajo presoje ali druge funkcije, ki so neposredno povezane s cilji uspešnosti ali nadzorom izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, vsaj dve leti po svojem mandatu v nacionalnem nadzornem organu ne smejo imeti nobenega strokovnega položaja ali odgovornosti pri nobenem izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa.“;

(nnn) odstavek 7 se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne finančne vire in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno opravljanje nalog, ki so jim dodeljene v skladu s to uredbo. Nacionalni nadzorni organi skrbijo za uslužbence z lastnimi sredstvi, ki se določijo sorazmerno z nalogami, ki jih mora opraviti organ v skladu s členom 4.“;

(ooo) odstavek 8 se preštevilči v odstavek 9;

(ppp) vstavi se naslednji odstavek 8:

„Država članica lahko od Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti zahteva, da opravlja naloge v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti in ureditve pristojbin iz členov 14, 17, 19, 20, 21, 22 in 25 ter iz izvedbenih aktov, ki so navedeni v členih 18 in 23, za katere je v skladu s to uredbo ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi te uredbe, odgovoren nacionalni nadzorni organ navedene države članice.

Ko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti tako zahtevo sprejme, postane nadzorni organ, odgovoren za naloge iz navedene zahteve, nacionalni nadzorni organ države članice, ki je poslala zahtevo, pa je razrešen odgovornosti za navedene naloge. Pravila iz Uredbe (EU) 2018/1139, ki se nanašajo na Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti, se uporabljajo za opravljanje teh nalog, vključno v zvezi z nalaganjem pristojbin in dajatev.“;

(qqq) odstavek 9 se preštevilči v odstavek 10 in se spremeni:

– besedilo „odstavka 6(a) in (b)“ se nadomesti z besedilom „točk (a) in (b) odstavka 5“;

– besedilo „člena 27(3)“ se nadomesti z besedilom „člena 37(3)“.

(42) Člen 4 se spremeni:

(rrr) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Nacionalni nadzorni organi iz člena 3:

(a) izvajajo dejavnosti, potrebne za izdajo gospodarskih spričeval iz člena 6, vključno z nadzorom imetnikov navedenih gospodarskih spričeval;

(b) nadzorujejo pravilno uporabo zahtev glede naročanja v skladu s členom 8(6);

(c) izvajajo program uspešnosti in ureditev pristojbin iz členov 10 do 17 in 19 do 22 ter iz izvedbenih aktov, ki so navedeni v členih 18 in 23, v okviru svojih nalog, opredeljenih v navedenih členih in aktih, ter nadzirajo uporabo Uredbe v zvezi s preglednostjo računov imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa v skladu s členom 25.“;

(sss) odstavek 2 se preštevilči v odstavek 3 in se preoblikuje na naslednji način:

„Vsak nacionalni nadzorni organ opravi potrebne inšpekcijske preglede, presoje in druge dejavnosti spremljanja, da ugotovi, ali so subjekti, ki jih nadzira v skladu to uredbo, morebiti kršili zahteve iz te uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe.

Sprejme vse potrebne izvršilne ukrepe, ki lahko po potrebi vključujejo spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic gospodarskih spričeval, ki jih je izdal v skladu s členom 6.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč in zadevni izvajalci skupnih informacijskih služb upoštevajo ukrepe, ki jih v ta namen sprejmejo nacionalni nadzorni organi.“;

(ttt) vstavi se naslednji odstavek 2:

„Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za ocenjevanje in odobravanje določitve cen za izvajanje skupne informacijske službe v skladu s členom 9.“.

(43) Člen 5 se spremeni:

(uuu) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Nacionalni nadzorni organi si izmenjujejo informacije in sodelujejo v omrežju v okviru svetovalnega odbora za oceno uspešnosti iz člena 114a Uredbe (EU) 2018/1139.“;

(vvv) odstavek 2 se preoblikuje na naslednji način:

„Nacionalni nadzorni organi po potrebi sodelujejo na podlagi delovnih dogovorov z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri opravljanju svojih nalog spremljanja in nadzora ter pri vodenju preiskav in raziskav.“;

(www) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„Nacionalni nadzorni organi izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa olajšajo zagotavljanje čezmejnih storitev zaradi izboljšanja uspešnosti omrežja. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostor v pristojnosti več držav članic, zadevne države članice sklenejo sporazum o nadzoru zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki ga izvajajo na podlagi te uredbe. Da navedeni sporazum začne veljati, lahko zadevni nacionalni nadzorni organi pripravijo načrt, v katerem je podrobneje določeno njihovo sodelovanje.“;

(xxx) odstavek 4 se črta;

(yyy) odstavek 5 se preštevilči v odstavek 4 in se preoblikuje na naslednji način:

„V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti druge države članice je v sporazumih iz odstavka 3 določeno vzajemno priznavanje nadzornih nalog iz te uredbe, ki jih opravlja vsak organ, in rezultatov opravljanja teh nalog. Prav tako je določeno, kateri nacionalni nadzorni organ je pristojen za podeljevanje gospodarskih spričeval iz člena 6.“;

(zzz) odstavek 6 se preštevilči v odstavek 5 in se preoblikuje na naslednji način:

„Kadar nacionalna zakonodaja to dovoljuje in zaradi regionalnega sodelovanja, lahko nacionalni nadzorni organi tudi sklepajo sporazume o delitvi odgovornosti pri nadzornih nalogah. O teh sporazumih uradno obvestijo Komisijo.“.

(44) Člen 6 se črta.

Poglavje III: Izvajanje služb

(45) Člen 7 v povezavi s členom 28 se nadomesti s členom 38 z naslovom „Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi“, ki se glasi:

„1. Države članice, nacionalni nadzorni organi, Agencija, ne glede na to, ali deluje v vlogi organa za oceno uspešnosti, in upravljavec omrežja vzpostavijo posvetovalne mehanizme za ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede opravljanja svojih nalog pri izvajanju te uredbe.

2. Komisija tak mehanizem vzpostavi na ravni Unije za posvetovanje o zadevah, povezanih z izvajanjem te uredbe, kadar je to primerno. Pri posvetovanju sodeluje poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom Komisije 98/500/ES.

3. Zainteresirane strani so lahko:

(a) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;

(b) upravljavec omrežja;

(c) upravljavci letališč ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;

(d) ustrezni uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;

(e) vojska;

(f) proizvodna industrija;

(g) predstavniški organi strokovnega osebja;

(h) ustrezne nevladne organizacije.“.

(46) Člen 8 se preštevilči v člen 6. Naslov člena se nadomesti z naslovom „Podeljevanje gospodarskih spričeval in zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa“, besedilo člena pa se nadomesti z naslednjim:

„1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa imajo poleg spričeval, ki jih morajo imeti v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139, tudi gospodarsko spričevalo. To gospodarsko spričevalo se izda na podlagi vloge, ko vložnik dokaže zadostno finančno trdnost ter pridobi ustrezno kritje odgovornosti in zavarovalno kritje.

Gospodarsko spričevalo iz tega odstavka se lahko omeji, začasno odvzame ali prekliče, če imetnik ne izpolnjuje več zahtev za izdajo in ohranitev takega spričevala.

2. Subjekt, ki ima gospodarsko spričevalo iz odstavka 1 in spričevalo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139, ima pravico, da uporabnikom zračnega prostora v Uniji pod nediskriminatornimi pogoji zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, brez poseganja v člen 7(2).

3. Za gospodarsko spričevalo iz odstavka 1 in spričevalo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139 lahko velja eden ali več pogojev iz Priloge I. Taki pogoji so objektivno utemeljeni, nediskriminatorni, sorazmerni in pregledni. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje

delegiranih aktov v skladu s členom 36 zaradi spremembe seznama iz Priloge I, da se zagotovijo enaki gospodarski pogoji in zanesljivo izvajanje služb.

4. Nacionalni nadzorni organi države članice, v kateri ima fizična ali pravna oseba, ki vloži vlogo za gospodarsko spričevalo, glavni kraj poslovanja ali, če ta oseba nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima prebivališče ali sedež, so odgovorni za naloge iz tega člena v zvezi z gospodarskimi spričevali. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti več držav članic so odgovorni nacionalni nadzorni organi, ki so določeni v skladu s členom 5(4).

5. Za namene odstavka 1 nacionalni nadzorni organi:

(a) sprejemajo in ocenjujejo vloge, ki so jim bile predložene, ter po potrebi izdajo ali obnovijo gospodarska spričevala;

(b) izvajajo nadzor nad imetniki gospodarskih spričeval.

6. Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) sprejme izvedbena pravila v zvezi s podrobnimi zahtevami glede finančne trdnosti, zlasti finančne stabilnosti in finančne odpornosti, pa tudi glede kritja odgovornosti in zavarovalnega kritja. Za zagotovitev enotnega izvajanja odstavkov (1), (4) in (5) tega člena in skladnosti z njimi Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe o pravilih in postopkih podeljevanja spričeval ter izvajanja preiskav, inšpekcijskih pregledov, presoj in drugih dejavnosti spremljanja, ki so potrebne za to, da lahko nacionalni nadzorni organ učinkovito nadzira subjekte, za katere se uporablja ta uredba.“.

(47) Člen 9 se preštevilči v člen 7 in vsebuje naslednje spremembe:

(aaaa)odstavki 1, 2 in 3 se preoblikujejo na naslednji način:

„1. Države članice zagotavljajo izvajanje storitev zračnega prometa na izključni podlagi v specifičnih blokih zračnega prostora v njihovi pristojnosti. V ta namen države članice posamezno ali skupaj imenujejo enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa. Izvajalci služb zračnega prometa izpolnjujejo naslednje pogoje:

(a) imajo veljavno spričevalo ali veljavno izjavo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139 in gospodarsko spričevalo v skladu s členom 6(1).

(b) izpolnjujejo nacionalne varnostne in obrambne zahteve.

Vsak sklep o imenovanju izvajalca služb zračnega prometa velja največ deset let. Države članice se lahko odločijo, da podaljšajo imenovanje izvajalca služb zračnega prometa.

2. Za imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa ne velja noben pogoj, ki bi od njih zahteval, da:

(a) so v neposredni lasti ali v večinski lasti države članice, ki jih je imenovala, ali njenih državljanov;

(b) imajo glavni kraj poslovanja ali registrirani uradni sedež na ozemlju države članice, ki jih je imenovala;

(c) uporabljajo le zmogljivosti v državi članici, ki jih je imenovala.

3. Države članice določijo pravice in obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci služb zračnega prometa, ki jih imenujejo posamezno ali skupaj. Te obveznosti vključujejo pogoje za

dajanje na voljo ustreznih podatkov, ki omogočajo identifikacijo vseh premikov zrakoplovov v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti.“;

(bbbb) odstavka 4 in 5 se črtata;

(cccc)odstavek 6 se preštevilči v odstavek 4.

(48) Člen 10 se črta.

(49) Vstavi se nov člen 8 z naslovom „Pogoji v zvezi z izvajanjem služb CNS, AIS, ADS, MET in služb zračnega prometa na terminalih“ ki se glasi:

„1. Kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, se lahko izvajalci služb zračnega prometa odločijo, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb CNS, AIS, ADS ali MET.

Kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, države članice upravljavcem letališč dovolijo, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb zračnega prometa na terminalih za aerodromsko kontrolo.

Poleg tega lahko države članice, kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, dovolijo upravljavcem letališč ali zadevnemu nacionalnemu nadzornemu organu, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb zračnega prometa na terminalih za priletno kontrolo.

2. Naročanje storitev pod tržnimi pogoji poteka na podlagi enakih, nediskriminatornih in preglednih pogojev v skladu s pravom Unije, vključno s pravili o konkurenci iz Pogodbe. Razpisni postopki za naročanje zadevnih storitev so zasnovani tako, da omogočajo učinkovito sodelovanje konkurenčnih izvajalcev v teh postopkih, vključno z rednim ponovnim odpiranjem konkurence.

3. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da je izvajanje služb zračnega prometa na rutah organizacijsko ločeno od izvajanja služb CNS, AIS, ADS, MET in služb zračnega prometa na terminalih ter da se upošteva zahteva glede ločevanja računov iz člena 25(3).

4. Izvajalec služb CNS, AIS, ADS, MET ali služb zračnega prometa na terminalih je lahko za izvajanje služb v državi članici izbran le, kadar:

(a) ima spričevalo v skladu s členom 6(1) in 6(2);

(b) je njegov glavni kraj poslovanja na ozemlju države članice;

(c) države članice ali državljani držav članic imajo v lasti več kot 50 % izvajalca služb in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen če ni drugače določeno v sporazumu s tretjo državo, katerega pogodbenica je Unija; in

(d) izvajalec služb izpolnjuje nacionalne varnostne in obrambne zahteve.

5. Členi 14, 17 in 19 do 22 se ne uporabljajo za izvajalce služb zračnega prometa na terminalih, imenovane na podlagi postopka javnega naročanja v skladu z drugim in tretjim pododstavkom odstavka 1. Navedeni izvajalci služb zračnega prometa na terminalih nacionalnemu nadzornemu organu in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti za namene spremljanja predložijo podatke o uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

6. Nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da so naročila izvajalcev služb zračnega prometa in upravljavcev letališč iz odstavka 1 skladna z odstavkom 2, in po potrebi uvedejo popravne ukrepe. V primeru služb zračnega prometa na terminalih so navedeni organi odgovorni za odobritev razpisnih zahtev za službe zračnega prometa na terminalih, ki vključujejo zahteve glede kakovosti storitev. Nacionalni nadzorni organi zadeve v zvezi z uporabo pravil o konkurenci predložijo nacionalnemu organu, pristojnemu za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003.“.

(50) Vstavi se nov člen 9 z naslovom „Izvajanje skupnih informacijskih služb“, ki se glasi:

„1. Kadar se izvajajo skupne informacijske službe, so razširjeni podatki celoviti in ustrezne kakovosti, da se omogoči varno izvajanje služb za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov.

2. Cena storitev skupnih informacijskih služb temelji na fiksnih in spremenljivih stroških zagotavljanja zadevne storitve in lahko poleg tega vključuje pribitek, ki odraža ustrezno ravnotežje med tveganjem in donosnostjo.

Stroški iz prvega pododstavka se prikažejo na računu, ki je ločen od računov za vse druge dejavnosti zadevnega upravljavca, in so javno dostopni.

3. Izvajalec skupnih informacijskih služb določi ceno v skladu z odstavkom 2, ki jo oceni in odobri zadevni nacionalni nadzorni organ.

4. Za operacije v specifičnih obsegih zračnega prostora, ki jih države članice določijo za operacije brezpilotnih zrakoplovov, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v realnem času zagotovijo razpoložljivost ustreznih operativnih podatkov. Izvajalci skupnih informacijskih služb navedene podatke uporabljajo samo za operativne namene služb, ki jih izvajajo. Dostop do ustreznih operativnih podatkov se izvajalcem skupnih informacijskih služb odobri na nediskriminatorni podlagi, brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike.

Cene dostopa do takih podatkov temeljijo na mejnih stroških zagotavljanja razpoložljivosti podatkov.“.

(51) Člen 11 se preštevilči v člen 10 in se spremeni:

(dddd) odstavek 1 se preoblikuje na naslednji način:

„Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu, se za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja v skladu s tem členom in členi 11 do 18 uporablja program uspešnosti.“;

(eeee)odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„Program uspešnosti se izvaja v referenčnih obdobjih, ki trajajo najmanj dve leti in največ pet let. Program uspešnosti vključuje:

(a) vseevropske cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti za vsako referenčno obdobje;

(b) načrte uspešnosti, ki vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti iz točke (a) za vsako referenčno obdobje;

(c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

Komisija lahko doda dodatna ključna področja uspešnosti za določanje ciljev uspešnosti ali spremljanje, kadar je to potrebno za izboljšanje uspešnosti.“;

(ffff) odstavki 3 do 6 in 8 se črtajo;

(gggg) odstavek 7 se preštevilči v odstavek 3 in se preoblikuje na naslednji način:

„Točke (a), (b) in (c) odstavka 2 temeljijo na:

(a) zbiranju, potrjevanju, proučevanju, vrednotenju in razširjanju ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter pridobljenih od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, pristojnimi nacionalnimi organi, državami članicami, Agencijo, upravljavcem omrežja in Eurocontrolom;

(b) ključnih kazalnikih uspešnosti za določanje ciljev na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;

(c) kazalnikih za spremljanje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;

(d) metodologiji za pripravo načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa ter metodologiji za pripravo načrta uspešnosti in ciljev uspešnosti za funkcije omrežja;

(e) ocenjevanju osnutkov načrtov in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja;

(f) spremljanju načrtov uspešnosti, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja na revizijo načrtov in ciljev uspešnosti ter na revizijo vseevropskih ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju;

(g) primerjavi izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa;

(h) sistemih spodbud, vključno z uporabo odvračilnih finančnih dejavnikov, kadar izvajalec služb zračnega prometa v referenčnem obdobju ne izpolnjuje ustreznih zavezujočih ciljev uspešnosti ali kadar ni izvedel ustreznih skupnih projektov iz člena 35. Pri takih odvračilnih finančnih dejavnikih se zlasti upošteva poslabšanje ravni kakovosti storitev, ki jih zagotavlja navedeni izvajalec, zaradi neizpolnjevanja ciljev uspešnosti ali neizvajanja skupnih projektov, in vpliv tega na omrežje;

(i) mehanizmih delitve tveganja v zvezi s prometom in stroški;

(j) časovnih razporedih za določanje ciljev, oceno načrtov in ciljev uspešnosti, spremljanje in primerjalno analizo;

(k) metodologiji porazdelitve stroškov, ki so skupni navigacijskim službam zračnega prometa na rutah in na terminalih, med obe kategoriji služb;

(l) mehanizmih za obravnavanje nepredvidljivih in pomembnih dogodkov, ki pomembno vplivajo na izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin.“.

(52) Vstavi se nov člen 11 z naslovom „Določitev vseevropskih ciljev uspešnosti“, ki se glasi:

„1. Komisija sprejme vseevropske cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti za vsako referenčno obdobje v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2) in z odstavkoma 2 in 3 tega člena. Komisija lahko v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti določi dopolnilne izhodiščne vrednosti, razčlenjene vrednosti ali referenčne skupine, da bi omogočila oceno in odobritev osnutkov načrtov uspešnosti v skladu z merili iz člena 13(3).

2. Vseevropski cilji uspešnosti iz odstavka 1 se opredelijo na podlagi naslednjih bistvenih meril:

(a) spodbujajo postopne in stalne izboljšave v zvezi z operativno in gospodarsko uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa;

(b) so realistični in dosegljivi v zadevnem referenčnem obdobju, hkrati pa spodbujajo dolgoročnejši strukturni in tehnološki razvoj, ki omogoča učinkovito, trajnostno in zanesljivo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Komisija pri pripravi svojih sklepov o vseevropskih ciljih uspešnosti zbira vse potrebne prispevke zainteresiranih strani. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti z mnenjem pomaga Komisiji na njeno zahtevo pri analizi in pripravi navedenih sklepov.“.

(53) Člen 12 se črta.

(54) Člen 13 se preštevilči v člen 19 in se preoblikuje na naslednji način:

„1. Brez poseganja v možnost držav članic, da financirajo izvajanje služb zračnega prometa iz tega člena z javnimi sredstvi, se za uporabnike zračnega prostora določajo, zaračunavajo in izvršujejo pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa.

2. Pristojbine temeljijo na stroških izvajalcev služb zračnega prometa v zvezi s storitvami in funkcijami, ki se zagotavljajo v korist uporabnikov zračnega prostora v fiksnih referenčnih obdobjih, kot so opredeljena v členu 10(2). Navedeni stroški lahko vključujejo razumen donos na sredstva, kar prispeva k potrebni krepitvi kapitala.

3. Pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko raven varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnili cilje uspešnosti, in spodbujajo zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

4. Prihodki od pristojbin, zaračunanih uporabnikom zračnega prostora, lahko izvajalcem služb zračnega prometa povzročijo finančne presežke ali izgube zaradi uporabe sistemov spodbud iz točke (h) člena 10(3) in mehanizmov delitve tveganja iz točke (i) člena 10(3).

5. Prihodki od pristojbin, zaračunanih uporabnikom zračnega prostora v skladu s tem členom, se ne uporabljajo za financiranje storitev, ki se zagotavljajo pod tržnimi pogoji v skladu s členom 8.

6. Finančni podatki o ugotovljenih stroških, dejanskih stroških in prihodkih imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa se sporočijo nacionalnim nadzornim organom in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti ter so javno dostopni.“.

(55) Člen 14 se preštevilči v člen 24. Njegov naslov se nadomesti z naslovom „Pregled skladnosti s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin“, njegovo besedilo pa se preoblikuje na naslednji način:

„1. Komisija redno pregleduje skladnost izvajalcev služb zračnega prometa in držav članic s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih 18 in 23, kakor je ustrezno. Komisija ravna na podlagi posvetovanja z Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti in nacionalnimi nadzornimi organi.

2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti na zahtevo ene ali več držav članic, nacionalnega nadzornega organa ali Komisije izvede preiskavo vsake domnevne neskladnosti iz odstavka 1. V primeru znakov take neskladnosti lahko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti preiskavo začne na lastno pobudo. Preiskavo konča v štirih mesecih po prejemu zahteve, potem ko je opravila zaslišanje države članice, zadevnega nacionalnega nadzornega organa in zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa. Brez poseganja v člen 41(1) Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti rezultate preiskave deli z zadevnimi državami članicami, zadevnimi izvajalci služb zračnega prometa in Komisijo.

3. Komisija lahko izda mnenje o tem, ali so države članice in/ali izvajalci služb zračnega prometa skladni s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih18 in 23, ter o tem mnenju uradno obvesti zadevno državo članico ali države članice in zadevnega izvajalca služb zračnega prometa.“.

(56) Člen 15 se preštevilči v člen 35 (v poglavju V spremenjenega predloga) in se preoblikuje na naslednji način:

„1. Komisija lahko vzpostavi skupne projekte za izvajanje bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki imajo učinek na celotno omrežje.

2. Komisija lahko vzpostavi tudi mehanizme upravljanja za skupne projekte in njihovo izvajanje.

3. Skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Unije. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o uporabi svojih finančnih sredstev, Komisija opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in zadevnimi zainteresiranimi stranmi v skladu s členom 10, pri tem pa preuči vse primerne načine za financiranje izvajanja takih projektov.

4. Komisija skupne projekte in mehanizme upravljanja iz odstavkov 1 in 2 vzpostavi z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).“.

(57) Člen 16 se črta.

(58) Člen 17 se nadomesti s členoma 26 in 27 (v poglavju IV spremenjenega predloga), ki se glasita:

„Člen 26

Funkcije omrežja

1. Funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa zagotavljajo trajnostno in učinkovito uporabo zračnega prostora in omejenih virov. Poleg tega omogočajo uporabnikom zračnega prostora uporabo okoljsko optimalnih poti leta, hkrati pa čim lažji dostop do zračnega prostora in storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Funkcije omrežja, naštete v

odstavkih 2 in 3, podpirajo doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti in temeljijo na operativnih zahtevah.

2. Funkcije omrežja iz odstavka 1 vključujejo:

(a) projektiranje in upravljanje evropskih struktur zračnega prostora;

(b) upravljanje pretoka zračnega prometa;

(c) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem zračnem prometu, zlasti radijskih frekvenc, in usklajevanje kod radarskih odzivnikov.

3. Funkcije omrežja iz odstavka 1 vključujejo tudi:

(a) optimizacijo projektiranja zračnega prostora za omrežje in olajšanje prenosa izvajanja služb zračnega prometa na podlagi sodelovanja z izvajalci služb zračnega prometa in organi držav članic;

(b) upravljanje zagotavljanja zmogljivosti kontrole zračnega prometa v omrežju, kot je določeno v zavezujočem načrtu delovanja omrežja;

(c) usklajevalno in podporno funkcijo v primeru kriznih razmer v omrežju;

(d) upravljanje pretoka zračnega prometa in zmogljivosti;

(e) upravljanje načrtovanja, spremljanja in usklajevanja izvedbenih dejavnosti za vzpostavitev infrastrukture v evropskem omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, pri čemer se upoštevajo operativne potrebe in z njimi povezani operativni postopki;

(f) spremljanje delovanja infrastrukture v evropskem omrežju ATM.

4. Funkcije, naštete v odstavkih 2 in 3, ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uveljavljanja politične diskrecijske pravice. Izvajajo se v sodelovanju z vojaškimi organi v skladu z dogovorjenimi postopki glede prilagodljive uporabe zračnega prostora.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 36 za spremembo te uredbe, da bi se dopolnile funkcije iz odstavkov 2 in 3, če je to potrebno za delovanje in uspešnost omrežja.

Člen 27

Upravljavec omrežja

1. Da bi dosegli cilje iz člena 26, Komisija, ki jo po potrebi podpira Agencija, zagotovi, da upravljavec omrežja z opravljanjem nalog iz odstavka 4 prispeva k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26.

2. Komisija lahko imenuje nepristranski in pristojni organ za opravljanje nalog upravljavca omrežja. V ta namen Komisija sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3). Ta sklep o imenovanju vključuje pogoje imenovanja, vključno s financiranjem upravljavca omrežja.

3. Naloge upravljavca omrežja se opravljajo neodvisno, nepristransko in stroškovno učinkovito. Zanje se uporabljajo pravila ustreznega upravljanja, ki priznavajo ločevanje med odgovornostjo za zagotavljanje storitev in odgovornostjo za predpise, pri čemer ima pristojni organ, imenovan za upravljavca omrežja, tudi regulativne funkcije. Upravljavec omrežja pri

opravljanju svojih nalog upošteva potrebe celotnega omrežja ATM ter v celoti vključi uporabnike zračnega prostora, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce aerodromov in vojsko.

4. Upravljavec omrežja prispeva k izvajanju funkcij omrežja s podpornimi ukrepi, namenjenimi varnemu in učinkovitemu načrtovanju in delovanju omrežja v običajnih in kriznih razmerah, ter z ukrepi, namenjenimi stalnemu izboljševanju delovanja omrežja na enotnem evropskem nebu in splošni uspešnosti omrežja, zlasti v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti. Pri ukrepih, ki jih sprejme upravljavec omrežja, se upošteva potreba po popolni vključitvi letališč v omrežje.

5. Upravljavec omrežja tesno sodeluje z Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti za zagotovitev, da se cilji uspešnosti iz člena 10 ustrezno odražajo v zmogljivosti, ki jo morajo zagotoviti posamezni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter o kateri se v načrtu delovanja omrežja dogovorijo upravljavec omrežja in navedeni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

6. Upravljavec omrežja:

(a) odloča o posameznih ukrepih za izvajanje funkcij omrežja ter za podporo učinkovitemu izvajanju zavezujočega načrta delovanja omrežja in doseganju zavezujočih ciljev uspešnosti;

(b) svetuje Komisiji in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti zagotavlja ustrezne informacije o vzpostavljanju infrastrukture v omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, zlasti za opredelitev naložb, potrebnih za omrežje.

7. Upravljavec omrežja sprejema odločitve v okviru postopka sodelovalnega odločanja. Zadevne strani v postopku sodelovalnega odločanja si v največji možni meri prizadevajo za izboljšanje delovanja in uspešnosti omrežja. Postopek sodelovalnega odločanja podpira interes omrežja.

8. Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), določi podrobna pravila za izvajanje funkcij omrežja, naloge upravljavca omrežja, mehanizme upravljanja, vključno s postopki odločanja, in krizno upravljanje.

9. Države članice obravnavajo vidike projektiranja struktur zračnega prostora, ki niso tisti iz odstavkov 2 in 3 člena 26. V zvezi s tem države članice upoštevajo povpraševanje po zračnem prevozu, sezonskost ter kompleksnost zračnega prometa in načrtov uspešnosti. Preden se odločijo o navedenih vidikih, se posvetujejo z zadevnimi uporabniki zračnega prostora ali skupinami, ki zastopajo take uporabnike zračnega prostora, in vojaškimi organi, kakor je ustrezno.“.

(59) Člen 18 se črta.

(60) Člen 19 se preštevilči v člen 29 (v poglavju IV spremenjenega predloga). Prvi stavek se nadomesti z naslednjim:

„Izvajalci služb zračnega prometa vzpostavijo posvetovalne mehanizme za posvetovanje z zadevnimi uporabniki zračnega prostora in upravljavci aerodromov o vseh pomembnih vprašanjih v zvezi s storitvami, ki jih zagotavljajo, vključno z ustreznimi spremembami konfiguracij zračnega prostora, ali o strateških naložbah, ki pomembno vplivajo na upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in/ali pristojbine.“;

v četrtem stavku se sklic „člena 27(3)“ nadomesti s sklicem „člena 37(3)“.

(61) Člen 20 se preštevilči v člen 30 (v poglavju IV spremenjenega predloga) in se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice v okviru skupne prometne politike zagotovijo, da se med pristojnimi civilnimi in vojaškimi organi sklenejo ali obnovijo pisni sporazumi ali enakovredne pravne ureditve za upravljanje specifičnih blokov zračnega prostora, ter o tem obvestijo Komisijo.“.

(62) Člen 21 se preštevilči v člen 25, njegov naslov se nadomesti z naslovom „Preglednost računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa“, njegovo besedilo pa se preoblikuje na naslednji način:

„1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa neodvisno od svojega sistema lastniške ali pravne strukture letno pripravljajo in objavljajo svoje finančne račune. Ti računi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa popolna skladnost z mednarodnimi standardi ni mogoča, izvajalec tako skladnost doseže v največji možni meri. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa objavijo letno poročilo in pri njih se redno izvaja neodvisna revizija računov iz tega odstavka.

2. Nacionalni nadzorni organi in Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti imajo pravico dostopa do računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa pod njihovim nadzorom. Države članice se lahko odločijo, da dostop do teh računov odobrijo tudi drugim nadzornim organom.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pri svojem internem računovodenju vodijo ločene račune za vsako navigacijsko službo zračnega prometa, kot bi se to od njih zahtevalo, če bi te službe izvajala ločena podjetja, da bi preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ločene račune za posamezne dejavnosti vodi tudi, kadar:

(a) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, naročene v skladu s členom 8(1), in storitve navigacijskih služb zračnega prometa, ki niso zajete v navedeni določbi;

(b) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa in opravlja katere koli druge dejavnosti, vključno s storitvami skupnih informacijskih služb;

(c) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v Uniji in tretjih državah.

Ugotovljeni stroški, dejanski stroški in prihodki, ki izhajajo iz storitev navigacijskih služb zračnega prometa, se razčlenijo na stroške osebja, operativne stroške, ki niso stroški osebja, stroške amortizacije, stroške kapitala, stroške pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter izredne stroške, podatki o njih pa so javno dostopni ob upoštevanju varstva zaupnih informacij.

4. Finančne podatke o stroških in prihodkih, sporočene v skladu s členom 19(6), ter druge informacije, pomembne za izračun cen na enoto, revidira ali preveri nacionalni nadzorni organ ali subjekt, ki je neodvisen od zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in ga odobri nacionalni nadzorni organ. Ugotovitve revizije so javno dostopne.

(63) Člen 22 se preštevilči v člen 31 (v poglavju IV spremenjenega predloga). Naslov se nadomesti z naslovom „Razpoložljivost operativnih podatkov za splošni zračni promet in dostop do njih“, besedilo pa se preoblikuje na naslednji način:

„1. Kar zadeva splošni zračni promet, vsi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, letališča in upravljavec omrežja dajo na voljo ustrezne operativne podatke v realnem času, in sicer na nediskriminatoren način in brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike, tudi na čezmejni ravni in na ravni Unije. Taka razpoložljivost koristi izvajalcem služb zračnega prometa, ki so certificirani ali je zanje podana izjava, subjektom z dokazanim zanimanjem za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikom zračnega prostora in letališčem ter upravljavcu omrežja. Ti podatki se uporabljajo samo za operativne namene.

2. Cene za storitve iz odstavka 1 temeljijo na mejnih stroških zagotavljanja razpoložljivosti podatkov.

3. Dostop do ustreznih operativnih podatkov iz odstavka 1 se odobri organom, pristojnim za nadzor varnosti, uspešnosti in omrežja, vključno z Agencijo.

4. Komisija lahko določi podrobne zahteve za zagotavljanje razpoložljivosti podatkov in dostop do njih v skladu z odstavkoma 1 in 3 ter metodologijo za določanje cen iz odstavka 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).“.

(64) Vstavi se nov člen 12 z naslovom „Razvrstitev navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in na terminalih“, ki se glasi:

„1. Pred začetkom vsakega referenčnega obdobja vsaka država članica uradno obvesti Komisijo, katere navigacijske službe zračnega prometa, ki se bodo v navedenem obdobju izvajale v zračnem prostoru v njeni pristojnosti, namerava razvrstiti kot navigacijske službe zračnega prometa na rutah oziroma kot navigacijske službe zračnega prometa na terminalih. Hkrati vsaka država članica uradno obvesti Komisijo o imenovanih izvajalcih služb zračnega prometa, ki izvajajo zadevne službe.

2. Komisija pravočasno in pred začetkom ustreznega referenčnega obdobja sprejme izvedbene sklepe, naslovljene na posamezne države članice, o tem, ali predvidena razvrstitev zadevnih služb izpolnjuje merila iz točk (28) in (55) člena 2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti z mnenjem pomaga Komisiji na njeno zahtevo pri analizi in pripravi navedenih sklepov.

3. Kadar je v sklepu, sprejetem v skladu z odstavkom 2, ugotovljeno, da predvidena razvrstitev ne izpolnjuje meril iz točk (28) in (55) člena 2, zadevna država članica ob upoštevanju navedenega sklepa predloži novo uradno obvestilo, ki ustreza navedenim merilom. Komisija v skladu z odstavkom 2 sprejme sklep o tem uradnem obvestilu.

4. Zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa osnutke načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in na terminalih pripravijo na podlagi razvrstitev, za katere je Komisija ugotovila, da so v skladu z merili iz točk (28) in (55) člena 2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti se pri ocenjevanju porazdelitve stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih na podlagi člena 13(3) opre na iste razvrstitve.“.

(65) Vstavi se nov člen 13 z naslovom „Načrti uspešnosti in cilji uspešnosti imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa za navigacijske službe zračnega prometa na rutah“, ki se glasi:

„1. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa na rutah za vsako referenčno obdobje sprejmejo osnutke načrtov uspešnosti za vse navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki jih izvajajo in katerih storitve po potrebi naročijo od drugih izvajalcev.

Osnutki načrtov uspešnosti se sprejmejo po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. V navedenih osnutkih načrtov uspešnosti se upošteva evropski osrednji načrt ATM. Osnutki načrtov uspešnosti so javno dostopni.

2. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah iz odstavka 1 vključujejo ustrezne informacije, ki jih zagotovi upravljavec omrežja. Pred sprejetjem navedenih osnutkov načrtov se imenovani izvajalci služb zračnega prometa posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in po potrebi z vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji. Navedene načrte predložijo tudi pristojnemu nacionalnemu organu, odgovornemu za podeljevanje spričeval, ki preveri skladnost z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe.

3. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki so skladni z zadevnimi vseevropskimi cilji uspešnosti na vseh ključnih področjih uspešnosti in izpolnjujejo dodatne pogoje iz tretjega pododstavka.

Skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah z vseevropskimi cilji uspešnosti se določi v skladu z naslednjimi merili:

(a) primerjavo ciljev uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti z razčlenjenimi vrednostmi, če so bile te razčlenjene vrednosti določene v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti;

(b) vrednotenjem izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za celotno obdobje, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(c) primerjavo načrtovane ravni uspešnosti zadevnega izvajalca služb zračnega prometa z drugimi izvajalci služb zračnega prometa, ki so del iste referenčne skupine.

Poleg tega mora osnutek načrta uspešnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) ključne predpostavke, ki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev in za ukrepe, namenjene doseganju ciljev v referenčnem obdobju, vključno z izhodiščnimi vrednostmi, napovedmi prometa in uporabljenimi gospodarskimi predpostavkami, morajo biti točne, ustrezne in skladne;

(b) osnutek načrta uspešnosti mora biti popoln v smislu podatkov in podpornega gradiva;

(c) stroškovne osnove za pristojbine morajo biti skladne s členom 20.

4. Porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih oceni Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti na podlagi metodologije iz člena 10(3)(k) in razvrstitve različnih služb, ki jo oceni Komisija v skladu s členom 12.

5. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah iz odstavka 1, po potrebi vključno s porazdelitvijo stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih, se predložijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti v oceno in odobritev.

6. V primeru imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, ki izvaja tako navigacijske službe zračnega prometa na rutah kakor tudi navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti najprej oceni porazdelitev stroškov med zadevnimi službami v skladu z odstavkom 4.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da porazdelitev stroškov ni v skladu z metodologijo ali razvrstitvijo iz odstavka 4, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži nov osnutek načrta uspešnosti, ki je v skladu z navedeno metodologijo in navedeno razvrstitvijo.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da je porazdelitev stroškov v skladu z navedeno metodologijo in navedeno razvrstitvijo, o tem sprejme sklep ter obvesti zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa in zadevni nacionalni nadzorni organ. Ugotovitve navedenega sklepa v zvezi s porazdelitvijo stroškov so za namene ocene osnutka načrta uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz člena 14 za nacionalni nadzorni organ zavezujoče.

7. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti oceni cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in načrte uspešnosti v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar se uporablja odstavek 6, se ta ocena opravi po sprejetju sklepa o porazdelitvi stroškov v skladu s četrtim pododstavkom odstavka 6.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga odobri.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da eden ali več ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah ni v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti ali da načrt uspešnosti ne izpolnjuje dodatnih pogojev iz odstavka 3, odobritev zavrne.

8. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti zavrne odobritev osnutka načrta uspešnosti v skladu z odstavkom 7, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti, vključno po potrebi z revidiranimi cilji.

9. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti oceni revidirani osnutek načrta uspešnosti iz odstavka 8 v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti odobri.

Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti ne izpolnjuje navedenih meril in pogojev, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti zavrne njegovo odobritev in od imenovanega izvajalca služb zračnega prometa zahteva, da predloži končni osnutek načrta uspešnosti.

Kadar je revidirani osnutek načrta uspešnosti, predložen v skladu z odstavkom 8, zavrnjen, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti za zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa določi cilje uspešnosti v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, pri čemer upošteva ugotovitve sklepa iz odstavka 7. Končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je tako določila Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter ukrepe za doseganje navedenih ciljev.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 8, zavrnjena samo zato, ker ni v skladu s pogoji iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da niso izpolnjeni.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 8, zavrnjena, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in ker poleg tega ne izpolnjuje pogojev iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je določila Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s tretjim pododstavkom, in ukrepe za doseganje navedenih ciljev ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da niso izpolnjeni.

10. Osnutke načrtov uspešnosti, ki jih je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti odobrila, zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo kot dokončne načrte in so javno dostopni.

11. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v rokih iz izvedbenih aktov, ki se sprejmejo v skladu s členom 18, izdaja redna poročila o spremljanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in funkcij omrežja, vključno z rednimi ocenami doseganja vseevropskih ciljev uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki jih izvajajo izvajalci služb zračnega prometa, ter javno objavo rezultatov teh ocen.

Imenovani izvajalec služb zračnega prometa zagotovi informacije in podatke, potrebne za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa. To vključuje informacije in podatke v zvezi z dejanskimi stroški in prihodki. Kadar cilji uspešnosti niso doseženi ali načrt uspešnosti ni pravilno izveden, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti izda sklepe, s katerimi zahteva, da izvajalci služb zračnega prometa izvedejo popravne ukrepe. Ti popravni ukrepi lahko vključujejo, kadar je to objektivno potrebno, zahtevo, da izvajalec služb zračnega prometa izvajanje zadevnih služb prenese na drugega izvajalca služb zračnega prometa. Kadar cilji uspešnosti še vedno niso doseženi ali se načrt uspešnosti še naprej nepravilno izvaja ali kadar se naloženi popravni ukrepi ne izvajajo ali se ne izvajajo pravilno, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s členom 24(2) izvede preiskavo in Komisiji poda mnenje. Komisija lahko ukrepa v skladu s členom 24(3).“.

(66) Vstavi se nov člen 14 z naslovom „Načrti uspešnosti in cilji uspešnosti imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih“, ki se glasi:

„1. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa na terminalih za vsako referenčno obdobje sprejmejo osnutke načrtov uspešnosti za vse navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki jih izvajajo in katerih storitve po potrebi naročijo od drugih izvajalcev.

Osnutki načrtov uspešnosti se sprejmejo po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. V navedenih osnutkih načrtov uspešnosti se upošteva evropski osrednji načrt ATM. Osnutki načrtov uspešnosti so javno dostopni.

2. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz odstavka 1 vključujejo ustrezne informacije, ki jih zagotovi upravljavec omrežja. Pred sprejetjem navedenih osnutkov načrtov se imenovani izvajalci služb zračnega prometa posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in po potrebi z vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji. Navedene načrte predložijo tudi pristojnemu nacionalnemu organu, odgovornemu za podeljevanje spričeval, ki preveri skladnost z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe.

3. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki so skladni z zadevnimi vseevropskimi cilji uspešnosti na vseh ključnih področjih uspešnosti in izpolnjujejo dodatne pogoje iz tretjega pododstavka.

Skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih z vseevropskimi cilji uspešnosti se določi v skladu z naslednjimi merili:

(a) primerjavo ciljev uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti z razčlenjenimi vrednostmi, če so bile te razčlenjene vrednosti določene v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti;

(b) vrednotenjem izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za celotno obdobje, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(c) primerjavo načrtovane ravni uspešnosti zadevnega izvajalca služb zračnega prometa z drugimi izvajalci služb zračnega prometa, ki so del iste referenčne skupine.

Poleg tega mora osnutek načrta uspešnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) ključne predpostavke, ki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev in za ukrepe, namenjene doseganju ciljev v referenčnem obdobju, vključno z izhodiščnimi vrednostmi, napovedmi prometa in uporabljenimi gospodarskimi predpostavkami, morajo biti točne, ustrezne in skladne;

(b) osnutek načrta uspešnosti mora biti popoln v smislu podatkov in podpornega gradiva;

(c) stroškovne osnove za pristojbine morajo biti skladne s členom 20.

4. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz odstavka 1 se predložijo nacionalnemu nadzornemu organu v oceno in odobritev.

5. V primeru imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, ki izvaja tako navigacijske službe zračnega prometa na rutah kakor tudi navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, se nacionalnemu nadzornemu organu predloži osnutek načrta uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, glede katerega je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s tretjim pododstavkom člena 13(6) sprejela pozitivni sklep o porazdelitvi stroškov.

6. Nacionalni nadzorni organ oceni cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih in načrte uspešnosti v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar se uporablja odstavek 5, se nacionalni nadzorni organ pri svoji oceni opre na ugotovitve sklepa Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi s porazdelitvijo stroškov.

Kadar nacionalni nadzorni organ ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga odobri.

Kadar nacionalni nadzorni organ ugotovi, da eden ali več ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih ni v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti ali da načrt uspešnosti ne izpolnjuje dodatnih pogojev iz odstavka 3, odobritev zavrne.

7. Kadar nacionalni nadzorni organ zavrne odobritev osnutka načrta uspešnosti v skladu z odstavkom 6, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti, vključno po potrebi z revidiranimi cilji.

8. Nacionalni nadzorni organ oceni revidirani osnutek načrta uspešnosti iz odstavka 7 v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga nacionalni nadzorni organ odobri.

Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti ne izpolnjuje navedenih meril in pogojev, nacionalni nadzorni organ zavrne njegovo odobritev in od imenovanega izvajalca služb zračnega prometa zahteva, da predloži končni osnutek načrta uspešnosti.

Kadar je revidirani osnutek načrta uspešnosti, predložen v skladu z odstavkom 7, zavrnjen, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, nacionalni nadzorni organ za zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa določi cilje uspešnosti v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, pri čemer upošteva ugotovitve sklepa iz odstavka 6. Končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je tako določil nacionalni nadzorni organ, ter ukrepe za doseganje navedenih ciljev.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 7, zavrnjena samo zato, ker ni v skladu s pogoji iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti, za katere je nacionalni nadzorni organ ugotovil, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je nacionalni nadzorni organi ugotovil, da niso izpolnjeni.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 7, zavrnjena, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in ker poleg tega ne izpolnjuje pogojev iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga

predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je določil nacionalni nadzorni organ v skladu s tretjim pododstavkom, in ukrepe za doseganje navedenih ciljev ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je nacionalni nadzorni organ ugotovil, da niso izpolnjeni.

9. Osnutke načrtov uspešnosti, ki jih je nacionalni nadzorni organ odobril, zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo kot dokončne načrte in so javno dostopni.

10. Zadevni nacionalni nadzorni organ izdaja redna poročila o spremljanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, vključno z rednimi ocenami doseganja ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki jih izvajajo izvajalci služb zračnega prometa, in javno objavo rezultatov teh ocen.

Imenovani izvajalec služb zračnega prometa zagotovi informacije in podatke, potrebne za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa. To vključuje informacije in podatke v zvezi z dejanskimi stroški in prihodki.

Kadar cilji uspešnosti niso doseženi ali načrt uspešnosti ni pravilno izveden, nacionalni nadzorni organ izda sklepe, s katerimi zahteva, da izvajalci služb zračnega prometa izvedejo popravne ukrepe. Ti popravni ukrepi lahko vključujejo, kadar je to objektivno potrebno, zahtevo, da izvajalec služb zračnega prometa izvajanje zadevnih služb prenese na drugega izvajalca služb zračnega prometa. Kadar cilji uspešnosti še vedno niso doseženi ali se načrt uspešnosti še naprej nepravilno izvaja ali kadar se naloženi popravni ukrepi ne izvajajo ali se ne izvajajo pravilno, nacionalni nadzorni organ zaprosi Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti, da v skladu s členom 24(2) izvede preiskavo, Komisija pa lahko v skladu s členom 24(3) ukrepa.

11. Države članice zagotovijo, da so odločitve, ki jih sprejme nacionalni nadzorni organ v skladu s tem členom, predmet sodnega nadzora.

12. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti opravlja naloge nacionalnega nadzornega organa v skladu s členom 3(8), se osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih predložijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti skupaj z osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah. Kadar Agencija sprejme sklep o porazdelitvi stroškov iz tretjega pododstavka člena 13(6), je ta sklep zanjo zavezujoč za namene ocene osnutkov načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih.“.

(67) Vstavi se nov člen 15 z naslovom „Naloge Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti pri spremljanju vseevropskih ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih“, ki se glasi:

„1. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti redno pripravlja vseevropski pregled uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih in povezavo z vseevropskimi cilji uspešnosti.

2. Za namene priprave pregleda iz točke 1 nacionalni nadzorni organi svoja poročila iz člena 14(10) priglasijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti in predložijo vse druge informacije, ki jih lahko v ta namen zahteva Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti.“.

(68) Vstavi se nov člen 16 z naslovom „Načrt uspešnosti omrežja“, ki se glasi:

„1. Upravljavec omrežja za vsako referenčno obdobje pripravi osnutek načrta uspešnosti omrežja za vse funkcije omrežja, ki jih izvaja.

Osnutek načrta uspešnosti omrežja se pripravi po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključuje cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

2. Osnutek načrta uspešnosti omrežja se predloži Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti in Komisiji.

Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti predloži Komisiji na njeno zahtevo mnenje o osnutku načrta uspešnosti omrežja na podlagi naslednjih bistvenih meril:

(a) upoštevanja izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za časovni okvir, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(b) popolnosti osnutka načrta uspešnosti omrežja v smislu podatkov in podpornega gradiva.

Kadar Komisija ugotovi, da je osnutek načrta uspešnosti omrežja popoln in odraža ustrezne izboljšave uspešnosti, osnutek načrta uspešnosti omrežja sprejme kot dokončni načrt. V nasprotnem primeru lahko Komisija od upravljavca omrežja zahteva, da predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti omrežja.“.

(69) Vstavi se nov člen 17 z naslovom „Revizija ciljev uspešnosti in načrtov uspešnosti v referenčnem obdobju“, ki se glasi:

„1. Kadar v referenčnem obdobju vseevropski cilji uspešnosti niso več ustrezni glede na bistveno spremenjene okoliščine in kadar je revizija ciljev potrebna in sorazmerna, Komisija revidira navedene vseevropske cilje uspešnosti. Za tak sklep se uporablja člen 11. Po taki reviziji imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo nove osnutke načrtov uspešnosti, za katere se uporabljata člena 13 in 14. Upravljavec omrežja pripravi nov osnutek načrta uspešnosti omrežja, za katerega se uporablja člen 16.

2. Sklep o revidiranih vseevropskih ciljih uspešnosti iz odstavka 1 vključuje prehodne določbe za obdobje do začetka uporabe dokončnih načrtov uspešnosti, sprejetih v skladu s členoma 13(6) in 14(6).

3. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa lahko Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah oziroma zadevni nacionalni nadzorni organ v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih zaprosijo za revizijo enega ali več ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju. Taka prošnja se lahko vloži, kadar so dosežene mejne vrednosti opozarjanja ali kadar imenovani izvajalci služb zračnega prometa dokažejo, da prvotni podatki, predpostavke in razlogi, na katerih temeljijo cilji uspešnosti, v znatnem in trajnem obsegu niso več točni zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrta uspešnosti ni bilo mogoče predvideti.

4. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah oziroma zadevni nacionalni nadzorni organ v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih pooblasti zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, da opravi načrtovano revizijo le, če je ta potrebna in sorazmerna ter če revidirani cilji uspešnosti še vedno zagotavljajo skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Kadar je revizija odobrena, imenovani izvajalci služb zračnega prometa v skladu s postopki iz členov 13 in 14 sprejmejo nove osnutke načrtov uspešnosti.“.

(70) Vstavi se nov člen 18 z naslovom „Izvajanje programa uspešnosti“, ki se glasi:

Komisija za izvajanje programa uspešnosti sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 10(3), 11, 12, 13, 14, 15, 16 in 17, zlasti v zvezi s pripravo osnutkov načrtov uspešnosti, določitvijo ciljev uspešnosti, merili in pogoji za njihovo oceno, metodologijo za porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih, spremljanjem uspešnosti in sprejetjem popravnih ukrepov ter časovnim razporedom vseh postopkov. Navedene zahteve in postopki se določijo v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2).“.

(71) Vstavi se nov člen 20 z naslovom „Stroškovne osnove za pristojbine“, ki se glasi:

„1. Stroškovne osnove za pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih so sestavljene iz ugotovljenih stroškov, povezanih z izvajanjem navedenih storitev na zadevnem območju zaračunavanja na rutah in območju zaračunavanja na terminalih, kot je določeno v načrtih uspešnosti, sprejetih v skladu s členoma 13 in 14.

2. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo stroške zadevnih objektov in naprav ter storitev, ustrezne zneske za obresti na kapitalske naložbe in amortizacijo sredstev ter stroške vzdrževanja, delovanja, vodenja in upravljanja.

3. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo tudi naslednje stroške:

(a) stroške, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa zaradi pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti;

(b) stroške ali dele stroškov, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa v zvezi z njihovim nadzorom in certificiranjem s strani nacionalnih nadzornih organov, razen če države članice za kritje takih stroškov uporabljajo druga finančna sredstva;

(c) stroške, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja, vključno z nalogami, zaupanimi upravljavcu omrežja, razen če države članice za kritje takih stroškov uporabljajo druga finančna sredstva.

4. Ugotovljeni stroški ne vključujejo stroškov kazni, ki jih naložijo države članice, iz člena 42, ter stroškov morebitnih popravnih ukrepov iz člena 13(11) in člena 14(10).

5. Med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih ni dovoljeno navzkrižno subvencioniranje. Stroški, ki se nanašajo na storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, se sorazmerno porazdelijo med obema službama na podlagi pregledne metodologije. Navzkrižno subvencioniranje med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz navedenih dveh kategorij je dovoljeno le, če je to upravičeno iz objektivnih razlogov in na podlagi pregledne identifikacije v skladu s členom 25(3).

6. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa predložijo podrobne podatke o svoji stroškovni osnovi Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, nacionalnim nadzornim organom in Komisiji. V ta namen se stroški razčlenijo v skladu z ločevanjem računov iz člena 25(3) in z razlikovanjem med stroški osebja, operativnimi stroški, ki niso stroški osebja, stroški

amortizacije, stroški kapitala, stroški pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter izrednimi stroški.“.

(72) Vstavi se nov člen 21 z naslovom „Določanje cen na enoto“, ki se glasi:

„1. Za posamezno koledarsko leto in vsako območje zaračunavanja se določijo cene na enoto na podlagi ugotovljenih stroškov in napovedi prometa, določenih v načrtih uspešnosti, ter veljavnih prilagoditev, ki izhajajo iz prejšnjih let, in drugih prihodkov.

2. Cene na enoto določijo nacionalni nadzorni organi, potem ko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti preveri, ali so v skladu s členom 19, členom 20 in tem členom. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da cena na enoto ne izpolnjuje navedenih zahtev, zadevni nacionalni nadzorni organ ceno na enoto ustrezno pregleda. Kadar cena na enoto še vedno ne izpolnjuje navedenih zahtev, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti izvede preiskavo in poda mnenje Komisiji v skladu s členom 24(2), Komisija pa lahko ukrepa v skladu s členom 24(3).

Za namene zaračunavanja in kadar preobremenjenost povzroči znatne težave v omrežju, vključno s poslabšanjem okoljske uspešnosti, lahko Komisija z izvedbeno uredbo, sprejeto v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), določi skupno ceno na enoto za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah v zračnem prostoru enotnega evropskega neba ter podrobna pravila in postopke za njeno uporabo. Skupna cena na enoto iz prvega pododstavka se izračuna na podlagi tehtanega povprečja različnih cen na enoto zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Prihodki, ki izhajajo iz skupne cene na enoto, se prerazporedijo, da se za navedene izvajalce služb zračnega prometa doseže dohodkovna nevtralnost.“.

(73) Vstavi se nov člen 22 z naslovom „Določanje pristojbin“, ki se glasi:

„1. Za uporabo storitev navigacijskih služb zračnega prometa se uporabnikom zračnega prostora pod nediskriminatornimi pogoji naložijo pristojbine, pri čemer se upošteva relativna proizvodna zmogljivost različnih zadevnih tipov zrakoplovov. Pri zaračunavanju pristojbin različnim uporabnikom zračnega prostora za uporabo iste storitve se med njimi ne razlikuje glede na njihovo državljanstvo ali kategorijo.

2. Pristojbina za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah za določen let na določenem območju zaračunavanja na rutah se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na rutah, in enot služb na rutah za navedeni let. Pristojbina je sestavljena iz ene ali več spremenljivih komponent, pri čemer vsaka temelji na objektivnih dejavnikih.

3. Pristojbina za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih za določen let na določenem območju zaračunavanja na terminalih se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na terminalih, in enot služb na terminalih za navedeni let. Za izračun pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih se prilet in odhod štejeta za en sam let. Pristojbina je sestavljena iz ene ali več spremenljivih komponent, pri čemer vsaka temelji na objektivnih dejavnikih.

4. Dovoli se lahko izvzetje nekaterih uporabnikov zračnega prostora iz pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti lahkih in državnih zrakoplovov, če se stroški takega izvzetja krijejo z drugimi viri in se ne prenesejo na druge uporabnike zračnega prostora.

5. Da bi izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, letališča in uporabnike zračnega prostora spodbudili k podpori izboljševanju okoljske uspešnosti ali kakovosti storitev, na primer s povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo, zmanjšanimi zamudami in trajnostnim razvojem, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti, se pristojbine prilagajajo, zlasti za izvajanje evropskega osrednjega načrta ATM. Prilagajanje je sestavljeno iz finančnih prednosti ali neugodnosti in je za izvajalce služb zračnega prometa dohodkovno nevtralno.“.

(74) Vstavi se nov člen 23 z naslovom „Izvajanje ureditve pristojbin“, ki se glasi:

„Komisija za izvajanje ureditve pristojbin sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 19, 20, 21 in 22, zlasti glede stroškovnih osnov in ugotovljenih stroškov, določanja cen na enoto, sistemov spodbud in mehanizmov delitve tveganja ter prilagajanja pristojbin. Navedene zahteve in postopki se določijo v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2).“.

Novo poglavje IV: Upravljanje omrežja

(75) Uvede se novo poglavje IV z naslovom „Upravljanje omrežja.“

(76) Poglavje sestavljajo členi 26 do 31.

(77) Pri členih 26, 27 in 29 do 31 se upoštevajo točke (58), (60), (61) oziroma (63).

(78) Novi člen 28 ima naslov „Preglednost računov upravljavca omrežja“, njegovo besedilo pa se glasi:

„1. Upravljavec omrežja pripravlja in objavlja svoje finančne račune. Navedeni računi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa upravljavca omrežja popolna skladnost z mednarodnimi računovodskimi standardi ni mogoča, upravljavec omrežja tako skladnost doseže v največji možni meri.

2. Upravljavec omrežja objavi letno poročilo in pri njem se redno izvaja neodvisna revizija.“.

Poglavje V: Zračni prostor, interoperabilnost in tehnološke inovacije

(79) Poglavje IV se preštevilči v poglavje V, njegov naslov pa se preoblikuje v „Zračni prostor, interoperabilnost in tehnološke inovacije“.

(80) Člen 23 se preštevilči v člen 32 in se preoblikuje na naslednji način:

„Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic in na način, ki dosledno upošteva navedeno objavo, upravljavec omrežja v sodelovanju s Komisijo vzpostavi vseevropsko infrastrukturo za letalske informacije za izboljšanje razpoložljivosti elektronskih letalskih informacij visoke kakovosti, ki so predstavljene na zlahka dostopen način ter po kakovosti in pravočasnosti podatkov ustrezajo zahtevam vseh zadevnih uporabnikov. Tako razpoložljive letalske informacije so samo informacije, ki izpolnjujejo bistvene zahteve iz točke 2.1 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139.“.

(81) Člen 24 se črta.

(82) Doda se nov člen 33 z naslovom „Prilagodljiva uporaba zračnega prostora“, ki se glasi:

„1. Države članice ob upoštevanju organiziranosti vojaških vidikov v svoji pristojnosti zagotavljajo uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, kakor ga opredeljuje ICAO in razvija Eurocontrol, da bi olajšale upravljanje

zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike in v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM.

2. Države članice Komisiji letno poročajo o uporabi koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora v svoji pristojnosti v okviru skupne prometne politike.

3. Kadar je zlasti glede na poročila, ki jih predložijo države članice, treba okrepiti in uskladiti uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, Komisija sprejme ukrepe v okviru skupne prometne politike. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).“.

(83) Doda se nov člen 34 z naslovom „Usklajevanje projekta SESAR“, ki se glasi:

Subjekti, pristojni za naloge, ki jih določa pravo Unije na področjih usklajevanja opredelitvene faze SESAR, razvojne faze SESAR in uvajalne faze SESAR, kakor je ustrezno, sodelujejo, da bi zagotovili učinkovito usklajevanje med navedenimi tremi fazami ter s tem dosegli nemoten in pravočasen prehod med njimi.

Vključene so vse ustrezne civilne in vojaške zainteresirane strani v kar najširšem možnem obsegu.“.

Poglavje VI: Končne določbe

(84) Poglavje V se preštevilči v poglavje VI.

(85) Člen 25 se črta.

(86) Člen 26 se preštevilči v člen 36 in se spremeni:

(hhhh) odstavek 2 se preoblikuje na naslednji način:

„Pooblastilo iz členov 6 in 26 se na Komisijo prenese za obdobje sedmih let od [datuma objave te uredbe]. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.“;

(iiii) v odstavku 3 se sklici „člena 11(7), člena 17(3) in člena 25“nadomestijo s sklicema „členov 6 in 26“;

(jjjj) na začetku odstavka 4 se doda nov stavek:

„Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.“;

(kkkk) v odstavku 5 se sklici „člena 11(7), člena 17(3) in člena 25“ nadomestijo s sklicema „členov 6 in 26“.

(87) Člen 27 se preštevilči v člen 37. V odstavku 1 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko nebo (v nadaljnjem besedilu: odbor), ki je sestavljen iz dveh predstavnikov vsake države članice in mu predseduje Komisija. Odbor zagotavlja primerno upoštevanje interesov vseh kategorij uporabnikov.“.

(88) Kar zadeva člen 28, se upošteva točka (45).

(89) Člen 29 se črta.

(90) Člen 30 se preštevilči v člen 39 in se preoblikuje na naslednji način:

„Unija in njene države članice si prizadevajo za in podpirajo razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije. V ta namen si v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami, prizadevajo za razširitev enotnega evropskega neba na navedene države. Poleg tega si prizadevajo za sodelovanje z navedenimi državami v okviru sporazumov o funkcijah omrežja ali v okviru sporazuma med Unijo in Eurocontrolom za vzpostavitev splošnega okvira za okrepljeno sodelovanje, da bi se okrepila „vseevropska razsežnost“ ATM.“.

(91) Člen 31 se preštevilči v člen 40. Naslov se nadomesti z naslovom „Podpora drugih organov“, besedilo člena pa se preoblikuje na naslednji način:

„Komisija pri izpolnjevanju svojih nalog v skladu s to uredbo lahko zaprosi za podporo drugih organov.“.

(92) Člen 32 se preštevilči v člen 41 in se preoblikuje na naslednji način:

„1. Nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, Komisija, Agencija, ne glede na to, ali deluje v vlogi organa za oceno uspešnosti, in upravljavec omrežja ne razkrivajo informacij zaupne narave, zlasti ne informacij o izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa, njihovih poslovnih odnosih ali stroškovnih komponentah.

2. Odstavek 1 ne posega v pravico nacionalnih nadzornih organov, Komisije ali Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti do razkritja, kadar je to nujno za izpolnjevanje njihovih dolžnosti, vendar je v tem primeru tako razkritje sorazmerno in upošteva zakonite interese izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč ali drugih zadevnih zainteresiranih strani pri varstvu poslovno občutljivih informacij.

3. Informacije in podatki, zagotovljeni v skladu z ureditvijo pristojbin iz členov 19 do 24, zlasti glede ugotovljenih stroškov, dejanskih stroškov in prihodkov imenovanih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, se javno razkrijejo.“.

(93) Člen 33 se preštevilči v člen 42. Prvi stavek se preoblikuje na naslednji način:

„Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, zlasti s strani uporabnikov zračnega prostora, upravljavcev letališč in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja.“.

(94) Člen 34 se preštevilči v člen 43 in se preoblikuje na naslednji način:

„1. Komisija do leta 2030 ovrednoti uporabo te uredbe. Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva informacije v zvezi z uporabo te uredbe.

2. Komisija svoje ugotovitve posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu. Ugotovitve vrednotenja se objavijo.“.

(95) Člen 35 se preštevilči v člen 44. Spremenijo se ločila, zaradi česar se besedilo glasi:

„Ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, če so ti potrebni za zaščito bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Taki ukrepi so zlasti tisti, ki so nujni:

(llll) za nadzor zračnega prostora v njeni pristojnosti v skladu z regionalnimi dogovori ICAO o navigaciji v zračnem prometu, vključno s sposobnostjo odkrivanja, prepoznavanja in presojanja vseh zrakoplovov, ki uporabljajo tak zračni prostor, da bi zaščitili varnost letov in sprejeli ukrepe za zadostitev varnostnim in obrambnim potrebam;

(mmmm) v primeru resnih notranjih nemirov, ki bi vplivali na vzdrževanje javnega reda in miru;

(nnnn) v primeru vojne ali resnih mednarodnih napetosti, ki bi pomenile nevarnost vojne;

(oooo) za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti države članice v zvezi z ohranjanjem miru in mednarodne varnosti;

(pppp) za izvajanje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja, vključno s potrebnimi možnosti za vaje.“.

(96) Člen 36 se črta.

(97) Člen 37 se preštevilči v člen 45, sklic na Uredbo (ES) št. 552/2004 pa se črta.

(98) Člen 38 se preštevilči v člen 46. Njegovo besedilo iz prvotnega predloga se oštevilči z odstavkom 1 in vstavi se naslednji odstavek 2:

„2. Člen 3(3) se uporablja od [Urad za publikacije: vstaviti datum – 48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].

Členi 10 do 24 se uporabljajo od 1. julija 2023. Vendar se člen 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 in člen 15 Uredbe (ES) št. 550/2004 ter izvedbeni akti, sprejeti na njuni podlagi, še naprej uporabljajo za namene izvajanja programa uspešnosti in ureditve pristojbin, ki se nanašata na tretje referenčno obdobje.

Člen 26(3) in člen 32 se uporabljata za upravljavca omrežja od dne, ko se začne uporabljati sklep o imenovanju, ki se sprejme v skladu s členom 27(2) po začetku veljavnosti te uredbe in zajema navedene določbe.“.

Priloge

(99) Priloga I se črta.

(100) Priloga II se preštevilči v Prilogo I. Njen naslov se nadomesti z naslednjim: „Pogoji, ki se lahko vežejo na spričevala iz člena 6“. Njeno besedilo se preoblikuje na naslednji način:

„Dodatni pogoji, vezani na spričevala, se po potrebi lahko nanašajo na:

(a) omejevanje izvajanja služb, ki niso službe, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa;

(b) pogodbe, sporazume ali druge dogovore med izvajalcem služb in tretjo stranjo, ki zadevajo službo(-e);

(c) zagotavljanje informacij, ki so razumno potrebne za preverjanje zahtev iz člena 6(1);

(d) druge pravne pogoje, ki niso specifični za navigacijske službe zračnega prometa, kot so pogoji, ki se nanašajo na začasni odvzem ali preklic spričevala.“.

(101) Doda se nova Priloga II z naslovom „Razveljavljene uredbe z njihovimi spremembami“, ki se glasi:

„

Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega	

parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 1)	
Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 10)	
Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 20)	
Uredba (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 300, 14.11.2009, str. 34)	samo členi 1, 2 in 3

“

(102) Priloga III se prilagodi določbam tega spremenjenega predloga.

Za lažje branje in pregled je priloženo celotno besedilo spremenjenega predloga za kodifikacijo.

↓ 549/2004 (prilagojeno)

2013/0186 (COD)

Spremenjeni predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o izvajanju enotnega evropskega neba

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe ⌦ o delovanju Evropske unije ⌫ ~~o ustanovitvi Evropske skupnosti~~ in zlasti člena ~~80(2)~~ ⌦ 100(2) ⌫ Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora[21],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[22],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

⇩ novo

(1) Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[23], Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[24] ter Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[25] so bile bistveno spremenjene. Ker so potrebne nadaljnje spremembe, bi bilo treba navedene uredbe zaradi jasnosti prenoviti.

21 ~~UL C 241, 7.10.2002, str. 24.~~ UL C […], […], str. […].

22 ~~UL C 278, 14.11.2002, str. 13.~~ UL C […], […], str. […].

23 Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

24 Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

25 Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

↓ 549/2004 uvodna izjava 1

(prilagojeno)

~~Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno in redno delovanje storitev v zračnem prometu in s tem olajšuje prost pretok blaga, oseb in storitev.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 2

(prilagojeno)

~~Evropski svet je na svoji izredni seji v Lisboni dne 23. in 24. marca 2004 pozval Komisijo, naj predstavi predloge za upravljanje zračnega prostora, nadzor zračnega prometa in upravljanje pretoka zračnega prometa na osnovi dela Skupine na visoki ravni za enotno evropsko nebo, ki jo je ustanovila Komisija. Ta Skupina, ki je sestavljena večinoma iz civilnih in vojaških organov, odgovornih za letalsko navigacijo v državah članicah, je svoje poročilo predložila novembra 2000.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 2

(prilagojeno)

⇨ novo

(2) Evropski parlament in Svet sta sprejela prvi ~~paket~~ sveženj zakonodaje o enotnem evropskem nebu, in sicer Uredbo (ES) št. 549/2004 ~~z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba~~ ~~(okvirna uredba)~~, Uredbo (ES) št. 550/2004 ~~z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu~~ ~~(Uredba o zagotavljanju služb)~~, Uredbo (ES) št. 551/2004 ~~z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu~~ ~~(Uredba o zračnem prostoru)~~ in Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta[26] ~~z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa~~ ~~(Uredba o interoperabilnosti)~~, ~~in~~ ter tako vzpostavila trdno pravno podlago za brezhiben, interoperabilen in varen sistem upravljanja zračnega prometa (ATM). ⇨ S sprejetjem drugega svežnja, in sicer Uredbe (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[27], se je nadalje okrepila pobuda o enotnem evropskem nebu z uvedbo konceptov programa uspešnosti in upravljavca omrežja za nadaljnje izboljšanje uspešnosti evropskega omrežja ATM. Uredba (ES) št. 552/2004 je bila razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega

[26] Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

[27] Uredba (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (UL L 300, 14.11.2009, str. 34).

parlamenta in Sveta[28], saj so bila v navedeno uredbo vključena pravila, potrebna za interoperabilnost sistemov, sestavnih delov in postopkov ATM. ⇦

⇩ novo

(3) Da bi se upoštevale spremembe, uvedene z Uredbo (EU) 2018/1139, je treba vsebino te uredbe uskladiti z vsebino Uredbe (EU) 2018/1139.

🡻 550/2004 uvodna izjava 3

(prilagojeno)

~~Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 (okvirna Uredba)[29] določa okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.~~

🡻 551/2004 uvodna izjava 4

(prilagojeno)

~~Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 (okvirna uredba)[30] določa okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.~~

🡻 551/2004 uvodna izjava 5

(prilagojeno)

(4) V členu 1 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu leta 1944, države podpisnice te konvencije priznavajo, da „ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad zračnim prostorom svojega ozemlja“. In v okviru ~~te~~ take suverenosti države članice ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ izvajajo pristojnosti javnega organa pri ~~nadzoru~~ ⌦ kontroli ⌫ zračnega prometa, ob upoštevanju veljavnih mednarodnih konvencij.

🡻 1070/2009 uvodna izjava 1

(5) Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno, redno in trajnostno ~~delovanje~~ opravljanje storitev v zračnem prometu, optimizira zmogljivosti ter olajšuje prosti pretok blaga, oseb in storitev.

---

[28] Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

[29] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 1.~~

[30] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 1.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 37

(prilagojeno)

⇨ novo

(6) Da bi si lahko hkrati prizadevali za okrepitev varnostnih standardov v zračnem prometu in izboljšanje splošne uspešnosti ATM in ⌦ navigacijskih služb zračnega prometa ⌫ (ANS) ~~zračnega prometa~~ za splošni zračni promet v Evropi, je treba upoštevati človeški faktor. Države članice bi morale zato ~~razmisliti o uvedbi~~ ⇨ podpreti ⇦ načela „kulture pravičnosti“. ⇨ Preučiti in upoštevati bi bilo treba mnenja in priporočila strokovne skupine za človekovo razsežnost[31] enotnega evropskega neba. ⇦

⇩ novo

(7) Izboljšanje okoljske uspešnosti ATM tudi neposredno prispeva k doseganju ciljev iz Pariškega sporazuma in evropskega zelenega dogovora Komisije, zlasti z zmanjšanjem emisij iz letalstva.

↓ 549/2004 uvodna izjava 6

(prilagojeno)

~~(8)~~ Države članice so ⌦ leta 2004 ⌫ sprejele splošno izjavo glede vojaških zadev, povezanih z enotnim evropskim nebom[32]. V skladu s to izjavo ~~morajo~~ bi morale države članice ~~vzpodbujati~~ zlasti okrepiti civilno-vojaško sodelovanje ~~med civilnimi in vojaškimi organi~~ in olajšati sodelovanje med ~~njihovimi~~ svojimi oboroženimi silami v vseh zadevah, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, če vse zadevne države članice menijo ~~in v kolikor je to potrebno~~ , da je to potrebno, in v takem obsegu, kot se jim zdi potreben.

↓ 549/2004 uvodna izjava 3

~~Za nemoteno delovanje sistema zračnega prometa je potrebna usklajena, visoka raven varnosti navigacijskih storitev zračnega prometa, ki omogoča optimalno uporabo evropskega zračnega prostora, kakor tudi usklajena, visoka raven varnosti v zračnem prometu, skladno z izvajanjem obveznosti navigacijskih služb zračnega prometa v skupnem interesu in obveznosti javne službe. Zato mora sistem ustrezati najvišjim standardom odgovornosti in pristojnosti.~~

[31] C(2017) 7518 final.

[32] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 9.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 4

~~Razvoj enotnega evropskega neba naj se uskladi z obveznostmi, ki izhajajo iz članstva v Skupnosti in njenih držav članic v Eurocontrolu, kakor tudi z načeli Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 5

(prilagojeno)

(9) Odločitve glede vsebine, obsega ~~in~~ ali izvedbe vojaških operacij in vojaškega usposabljanja ne sodijo v pristojnost ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije v skladu s členom 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije ⌫.

↓ 549/2004 uvodna izjava 23

(prilagojeno)

~~S skupno deklaracijo ministrov za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva je bil 2. decembra 1987 v Londonu sklenjen dogovor o večjem sodelovanju obeh držav pri uporabi gibraltarskega letališča. Ta dogovor se bo šele začel izvajati.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 1

~~Države članice so v različnem obsegu prestrukturirale sektorje nacionalnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s povečanjem stopnje njihove neodvisnosti in prostega zagotavljanja storitev. V teh novih razmerah je vedno bolj prisotna nujnost po izpolnjevanju minimalnih zahtev, povezanih z javnim interesom.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 4

~~Oblikovanje enotnega evropskega neba zahteva sprejetje ukrepov za varno in učinkovito zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, skladno z organiziranostjo in uporabo zračnega prostora, kakor določa Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru)[33]. Pomembno je zagotoviti usklajen organizacijski okvir za izvajanje takšnih storitev, da bi bilo mogoče primerno odgovoriti na zahtevo uporabnikov zračnega prostora ter varno in učinkovito urejati zračni promet.~~

[33] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 20.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 1~~

~~Oblikovanje enotnega evropskega neba zahteva usklajen pristop z namenom, da se uredi organiziranost in uporaba zračnega prostora.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 2 (prilagojeno)~~

~~V svojem poročilu novembra 2000 je Skupina na visoki ravni za enotno evropsko nebo menila, da je zračni prostor treba načrtovati, urediti in strateško upravljati na evropski ravni.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 3 (prilagojeno)~~

~~V sporočilu Komisije o oblikovanju enotnega evropskega neba dne 30. novembra 2001 je izražena zahteva za strukturno reformo, ki bi omogočila oblikovanje enotnega evropskega neba s postopnim, bolj integriranim upravljanjem zračnega prostora in razvojem novih konceptov in postopkov za upravljanje zračnega prometa.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 6~~

~~Zračni prostor, ki je skupni vir za vse kategorije uporabnikov, mora biti mogoče uporabljati prilagodljivo, pošteno in pregledno, ob upoštevanju potreb držav članic, ki jih imajo glede varnosti in obrambe, in njihovih obveznosti v okviru mednarodnih organizacij.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 7~~

~~Učinkovito upravljanje zračnega prostora je bistveno za povečanje zmogljivosti sistema služb zračnega prometa, za optimalni odgovor na zahteve različnih uporabnikov in za doseganje najboljše prilagodljivosti pri uporabi zračnega prostora.~~

~~🡻 549/2004 uvodna izjava 8~~

~~Skupnost naj iz teh razlogov in da bi razširila enotno evropsko nebo na večje število evropskih držav, določi skupne cilje in program ukrepanja, ki bi spodbudil prizadevanja Skupnosti, držav članic in različnih gospodarskih interesnih skupin pri oblikovanju bolj integriranega operativnega zračnega prostora, t.j. enotnega evropskega neba, ob upoštevanju razvoja, ki poteka znotraj Eurocontrola.~~

~~🡻 549/2004 uvodna izjava 24~~

~~Ker cilja te uredbe, namreč oblikovanja enotnega evropskega neba, države članice ne morejo doseči same zaradi nadnacionalnega obsega te akcije, in ga lahko bolje dosežejo na ravni Skupnosti, pri čemer lahko zagotovijo podrobna izvedbena pravila, ki upoštevajo posebne lokalne pogoje, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načeli subsidiarnosti, kakor določa člen 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti, določenim v navedenem členu, ta uredba ne presega okvirov, potrebnih za doseganje tega cilja.~~

~~🡻 549/2004 uvodna izjava 9~~

~~Kadar države članice ukrepajo, da bi zagotovile skladnost z zahtevami Skupnosti, morajo biti organi, ki skladnost preverjajo, dovolj neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.~~

~~🡻 549/2004 uvodna izjava 10~~

~~Navigacijske službe zračnega prometa, zlasti službe zračnega prometa, ki so primerljive z javnimi organi, je treba funkcionalno ali strukturno ločiti in so v različnih državah članicah organizirane v zelo različnih pravnih oblikah.~~

~~🡻 549/2004 uvodna izjava 11~~

~~Kadar se zahtevajo neodvisne revizije izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, je treba inšpekcijski nadzor, ki ga izvajajo uradni revizijski organi v državah članicah, kjer te službe zagotavlja administrativna služba ali javna institucija, katero navedeni uradni organi nadzirajo, priznati kot neodvisno revizijo ne glede na to, ali so revizijska poročila javno objavljena ali ne.~~

🡻 1070/2009 uvodna izjava 9

(prilagojeno)

⇨ novo

(10) Da se zagotovi dosleden in jasen pregled nad ~~izvajanjem~~ zagotavljanjem storitev v Evropi, bi morali biti nacionalni nadzorni organi dovolj neodvisni in razpolagati z zadostnimi viri. ~~Tem organom njihova neodvisnost ne bi smela preprečevati~~ To ⌦ nacionalnemu nadzornemu organu ⌫ ne bi smelo preprečiti, da ⇨ je del regulativnega organa, pristojnega za več reguliranih sektorjev, če slednji izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti, ali da se organizacijsko združi z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco. ⇦ ~~svoje upravne naloge izvajajo v upravnem okviru~~.

⇩ novo

(11) Financiranje nacionalnih nadzornih organov bi moralo zagotavljati njihovo neodvisnost ter jim omogočati, da delujejo v skladu z načeli pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti. Z ustreznimi postopki za imenovanje osebja bi morali prispevati k zagotavljanju neodvisnosti nacionalnih nadzornih organov, pri čemer bi bilo treba zlasti zagotoviti, da osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, imenuje javni organ, ki ne uveljavlja neposredno lastninskih pravic nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

🡻 1070/2009 uvodna izjava 10

⇨ novo

(12) Nacionalni nadzorni organi imajo ključno vlogo pri izvajanju ~~načrtov~~ enotnega evropskega neba, zato bi ~~jim morala Komisija omogočiti sodelovanje~~ ⇨ morali med seboj sodelovati ⇦, da bi omogočili izmenjavo ⇨ informacij o svojem delu in načelih sprejemanja odločitev, ⇦ najboljš~~e~~ih prakse ⇨ in postopkov, tudi v zvezi z uporabo te uredbe, ⇦ ~~in~~ ter razvili skupen pristop, tudi ~~prek~~ z okrepljenim sodelovanjem na regionalni ravni. To sodelovanje bi moralo biti redno.

🡻 550/2004 uvodna izjava 6

~~Države članice so odgovorne, da se navigacijske službe zračnega prometa izvajajo varno in učinkovito, ter za nadzor izvajalcev navigacijskih služb, ki morajo izpolnjevati skupne zahteve, uveljavljene na ravni Skupnosti.~~

🡻 550/2004 uvodna izjava 7

~~Državam članicam mora biti dovoljeno, da priznanim, tehnično izkušenim, organizacijam zaupajo preverjanje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in njihovo izpolnjevanje skupnih zahtev, uveljavljenih na ravni Skupnosti.~~

🡻 549/2004 uvodna izjava 17

(prilagojeno)

~~Socialne partnerje je treba na primeren način obveščati in z njimi opraviti posvet o vseh ukrepih, ki imajo pomembne socialne posledice. Posvet je treba opraviti tudi z Odborom za sektorski dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 1998/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni.~~[34]

[34] ~~UL L 225, 12.8.1998, str. 27.~~

⇩ novo

(13) Pomembno orodje za izboljšanje uspešnosti evropskega sistema ATM je sodelovanje med izvajalci služb zračnega prometa, ki bi ga bilo treba spodbujati. Države članice bi morale imeti možnost, da vzpostavijo mehanizme sodelovanja, ki niso omejeni na vnaprej določene oblike sodelovanja in geografska območja.

(14) Podeljevanje varnostnih spričeval in nadzor varnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo pristojni nacionalni organi ali Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (Agencija) v skladu z zahtevami in postopki iz Uredbe (EU) 2018/1139. Za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so potrebne dodatne zahteve v zvezi s finančno trdnostjo, kritjem odgovornosti in zavarovanim kritjem, zato bi bilo zanj potrebno gospodarsko spričevalo. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa bi moral imeti možnost ponujati storitve v Uniji le, če ima varnostno in gospodarsko spričevalo.

(15) Med uporabniki zračnega prostora ne bi smelo biti diskriminacije pri zagotavljanju enakovrednih storitev navigacijskih služb.

(16) Za izključno izvajane službe zračnega prometa bi se morale uporabljati zahteve glede imenovanja in minimalne zahteve glede zaščite javnega interesa.

(17) Izvajalci služb zračnega prometa ali upravljavci letališč bi morali imeti možnost, da naročajo storitve komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS), služb za letalske informacije (AIS), služb za podatke o zračnem prometu (ADS), meteoroloških služb (MET) ali služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji, brez poseganja v varnostne zahteve, če menijo, da tako naročanje omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti. Z možnostjo takega naročanja naj bi omogočali večjo prilagodljivost in spodbujali inovacije na področju storitev, ne da bi to vplivalo na posebne potrebe vojske v zvezi z zaupnostjo, interoperabilnostjo, odpornostjo sistema, dostopom do podatkov in varnostjo ATM.

(18) Kadar se naročajo storitve služb zračnega prometa na terminalih, se zanje ne bi smela uporabljati ureditev pristojbin iz te uredbe in člen 1(4) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta[35], ki se nanaša na uporabo navedene ureditve.

(19) Izvajanje služb zračnega prometa na rutah bi moralo biti organizacijsko ločeno od izvajanja služb CNS, AIS, ADS in MET ter služb zračnega prometa na terminalih, vključno z ločevanjem računov, da bi zagotovili preglednost ter preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence.

(20) Kadar je primerno, bi bilo treba naročanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa izvesti v skladu z Direktivo 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta[36] ter Direktivo 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta[37]. Nacionalni nadzorni organi bi morali zagotoviti, da so izpolnjene zahteve glede naročanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

35 Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

36 Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

37 Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

(21) Upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov zahteva razpoložljivost skupnih informacijskih služb. Da bi omejili stroške takega upravljanja prometa, bi morale cene storitev skupnih informacijskih služb temeljiti na stroških in razumnem pribitku dobička, odobriti pa bi jih morali nacionalni nadzorni organi. Da bi omogočili zagotavljanje storitev, bi morali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa dati na voljo zahtevane podatke.

(22) Program uspešnosti in ureditev pristojbin sta namenjena povečanju stroškovne učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ki se zagotavljajo pod netržnimi pogoji, in spodbujanju boljše kakovosti storitev, zato bi morala vključevati ustrezne spodbude. Glede na ta cilj program uspešnosti in ureditev pristojbin ne bi smela zajemati storitev, ki se zagotavljajo pod tržnimi pogoji.

(23) Za kar največjo učinkovitost bi bilo treba zagotoviti potreben nadzor v zvezi s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin, usmerjen v imenovane izvajalce služb zračnega prometa kot take.

(24) Odgovornosti za nadzor v zvezi s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin bi bilo treba ustrezno razdeliti.

(25) Glede na čezmejne in omrežne elemente, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in dejstvo, da je uspešnost posledično treba oceniti predvsem na podlagi vseevropskih ciljev uspešnosti, bi moral biti za ocenjevanje in odobravanje načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah odgovoren organ Unije, ki bi bil pod sodnim nadzorom pritožbenega organa in naposled Sodišča. Za zagotovitev, da se naloge opravljajo z visoko ravnjo strokovnega znanja in potrebno neodvisnostjo, bi moral biti navedeni organ Unije Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti, ki deluje v skladu z namenskimi pravili upravljanja iz Uredbe (EU) 2018/1139. Glede na njihovo poznavanje lokalnih okoliščin, potrebno za oceno navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, bi morali biti za ocenjevanje in odobravanje načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih odgovorni nacionalni nadzorni organi. Porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih je ena sama operacija, ki se nanaša na obe vrsti služb, zato bi jo morala nadzirati Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti.

(26) Osnutki načrtov uspešnosti na področju navigacijskih služb na rutah in terminalih bi morali biti skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti in ustrezati določenim kvalitativnim merilom, da bi se v čim večji meri zagotovilo dejansko doseganje zastavljenih ciljev. S postopkom ocenjevanja bi bilo treba zagotoviti hitro odpravo pomanjkljivosti.

(27) Za uspešnost funkcij omrežja bi se morala uporabljati merila, ki so specifična zanje, ob upoštevanju posebne narave teh funkcij. Za funkcije omrežja bi se morali uporabljati cilji uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

(28) Ureditev pristojbin bi morala temeljiti na načelu, da bi morali uporabniki zračnega prostora kriti stroške, ki nastanejo pri zagotavljanju prejetih storitev, vendar bi bilo treba upoštevati le stroške, ki jih je mogoče pripisati takim storitvam in sicer niso kriti. V ugotovljene stroške, ki se lahko zaračunavajo uporabnikom zračnega prostora, bi bilo treba vključiti stroške, povezane z upravljavcem omrežja. Pristojbine bi morale spodbujati varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko stopnjo varnosti in stroškovne učinkovitosti ter

izpolnili cilje uspešnosti, prav tako pa bi morale spodbujati zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

(29) Glede na čezmejno naravo letalstva bi bilo treba na ravni Unije vzpostaviti mehanizme za prilagajanje pristojbin za izboljšanje okoljske uspešnosti in kakovosti storitev, zlasti s povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo in zmanjšanimi zamudami, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti. Nacionalni nadzorni organi bi morali imeti tudi možnost, da na lokalni ravni vzpostavijo mehanizme v zvezi s službami na terminalih.

(30) Da bi uporabnike zračnega prostora spodbudili k letenju po najkrajših rutah, zlasti v času preobremenjenosti, bi moralo biti mogoče za storitve služb na rutah v zračnem prostoru enotnega evropskega neba določiti skupno ceno na enoto. Določitev morebitne take skupne cene na enoto bi morala biti za izvajalce služb zračnega prometa dohodkovno nevtralna.

(31) Zagotoviti bi bilo treba preglednost računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa kot enega od načinov za preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja in posledičnih izkrivljanj.

(32) Funkcije omrežja ATM bi morale prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa in podpirati doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti. Zagotavljati bi morale trajnostno, učinkovito in okoljsko optimalno uporabo zračnega prostora in omejenih virov, odražati operativne potrebe pri vzpostavljanju infrastrukture v evropskem omrežju ATM ter nuditi podporo v primeru kriznih razmer v omrežju. Več nalog, ki prispevajo k izvajanju teh funkcij, bi moral opravljati upravljavec omrežja, katerega dejavnosti bi morale vključevati vse zadevne operativne zainteresirane strani.

(33) V postopku sodelovalnega odločanja o odločitvah, ki jih sprejema upravljavec omrežja, bi moral prevladati interes omrežja. Zadevne strani v postopku sodelovalnega odločanja bi si zato morale v največji možni meri prizadevati za izboljšanje delovanja in uspešnosti omrežja. Pri izvajanju postopka sodelovalnega odločanja bi bilo treba spodbujati interes omrežja ter omogočati reševanje vprašanj in doseganje soglasij, kadar koli je to mogoče.

(34) Za povečanje osredotočenosti izvajalcev služb zračnega prometa na stranke in možnosti uporabnikov zračnega prostora, da vplivajo na odločitve, ki jih zadevajo, bi bilo treba izboljšati učinkovitost posvetovanja in sodelovanja zainteresiranih strani pri pomembnih operativnih odločitvah izvajalcev služb zračnega prometa.

🡻 1070/2009 uvodna izjava 11

(prilagojeno)

~~Pogoji za certificiranje morajo biti objektivno utemeljeni, brez razlikovanja, sorazmerni, transparentni in združljivi z ustreznimi mednarodnimi standardi.~~

🡻 550/2004 uvodna izjava 2

(prilagojeno)

~~Poročilo Skupine na visoki ravni za enotno evropsko nebo v novembru 2000 je potrdilo, da obstaja potreba po pravilih na ravni Skupnosti za uvedbo razlikovanja med funkcijami~~

~~zakonodaje in izvajanja storitev in za vzpostavitev sistema certificiranja z namenom, da se zavarujejo zahteve javnega interesa predvsem glede varnosti in za izboljšanje sistema pristojbin.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 10

~~Uvesti je treba skupni sistem za certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki bi natančno opredeljeval načine za določanje pravic in obveznosti teh izvajalcev, ter za redno nadziranje izpolnjevanja teh zahtev.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 12

~~Dovoljenja morajo države članice v okviru varnostnih zahtev medsebojno priznati, da lahko izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa svoje storitve zagotavljajo tudi v drugi državi članici, ki ni država, v kateri so dovoljenje pridobili.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 14

~~Sistem certificiranja naj predvidi okvir, ki državam članicam omogoča določiti izvajalce služb zračnega prometa ne glede na to, kje so pridobili dovoljenje, ker je to v interesu varnega vodenja zračnega prometa prek meja držav članic ter v korist uporabnikov zračnega prostora in njihovih potnikov.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 5

~~Izvajanje služb zračnega prometa kakor predvideva ta uredba je povezano z izvajanjem pooblastil javnega organa, ki niso ekonomske narave in zato ne upravičujejo uporabe konkurenčnih pravil iz Pogodbe.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 13

I~~zvajanje komunikacijskih, navigacijskih ter nadzornih služb kakor tudi letalskih informacijskih služb je treba organizirati pod tržnimi pogoji, pri čemer je treba upoštevati posebne lastnosti teh služb in ohraniti visoko raven varnosti~~.

↓ 550/2004 uvodna izjava 15

~~Pomembno je, da bi države članice na podlagi svojih analiz varnosti lahko določile enega ali več izvajalcev meteoroloških služb, za en del zračnega prostora ali za celoten zračni prostor v njihovi pristojnosti, ne da bi jim bilo treba za to izvesti javni razpis.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 19

~~Tarifni pogoji za uporabnike zračnega prostora morajo biti pošteni in pregledni.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 20

~~Nadomestila, ki jih plačujejo uporabniki, bi morala predstavljati plačilo za uporabo naprav in storitev, ki jih nudijo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in države članice. Višina pristojbin za uporabo mora biti sorazmerna s stroški, ob upoštevanju varnosti in ekonomske učinkovitosti.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 21

~~Med uporabniki zračnega prostora ne sme biti nobene diskriminacije pri zagotavljanju enakovrednih navigacijskih služb.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 22

~~Nekatere naprave in storitve ponudijo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa neposredno v povezavi z letom zrakoplova in za te naprave in storitve bi jim moralo biti omogočeno dobiti plačilo po načelu „uporabnik plača“, kar pomeni, da morajo uporabniki zračnega prostora plačati stroške, ki jih povzročijo, na kraju uporabe ali čim bliže temu kraju.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 23

~~Pomembno je, da se zagotovi preglednost stroškov, ki iz uporabe teh naprav in storitev izhajajo. Vse spremembe sistema ali višine nadomestil je treba uporabnikom zračnega prostora ustrezno pojasniti; takšne spremembe ali vlaganja, ki jih predvidevajo izvajalci navigacijskih služb, je treba pojasniti v okviru izmenjave informacij med njihovimi organi upravljanja in uporabniki zračnega prostora.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 24

~~Nadomestila bi moralo biti mogoče do določene mere spreminjati z namenom, da se doseže kar največjo zmogljivost celotnega sistema. Finančne spodbude utegnejo biti koristno sredstvo za pospeševanje uvedbe opreme, locirane na zemlji ali v zraku, ki povečujejo zmogljivosti, za nagrajevanje večje storilnosti ali za nadomestilo za neprijetnosti zaradi izbire manj zanimivih poti.~~

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 25~~

~~V okviru teh prihodkov, ki ustvarjajo soliden donos na aktivo, in v neposredni povezavi s prihranki, ki izhajajo iz izboljšane učinkovitosti, naj Komisija preuči možnost ustvarjanja rezerve z namenom, da bi se zmanjšali neugodni učinki nenadnega povečanja nadomestil za uporabnike zračnega prostora v obdobjih manjšega prometa.~~

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 26~~

~~Komisija naj preuči možnost vzpostavitve sistema začasne finančne pomoči v podporo ukrepom za povečanje zmogljivosti evropskega sistema kot celote za nadzor zračnega prometa.~~

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 27~~

~~Komisija mora v sodelovanju z Eurocontrolom, nacionalnimi nadzornimi organi in uporabniki zračnega prostora redno pregledovati, kako se nadomestila za uporabnike zračnega prostora določajo in pobirajo.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 8~~

~~Dejavnosti Eurocontrola potrjujejo, da realno ni mogoče ločeno razvijati mreže zračnih poti in strukture zračnega prostora, kajti vsaka posamezna država članica je sestavni del evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN) tako v Skupnosti kakor tudi zunaj nje.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 13~~

~~Bistvenega pomena je, da se doseže skupna, usklajena struktura zračnega prostora v smislu zračnih poti in sektorjev, da sedanja in prihodnja organizacija zračnega prostora temelji na skupnih načelih ter da se zračni prostor oblikuje in upravlja v skladu z usklajenimi pravili.~~

🡻 novo

(35) Da se omogoči prilagodljivo izvajanje služb za podatke o zračnem prometu, je na čezmejni ravni in ravni Unije bistvenega pomena razpoložljivost ustreznih operativnih podatkov. Zato bi morali biti taki podatki na voljo ustreznim zainteresiranim stranem, tudi potencialnim novim izvajalcem služb za podatke o zračnem prometu. Točnost informacij, vključno z informacijami o statusu zračnega prostora in o posebnih stanjih v zračnem prometu, ter njihovo pravočasno razširjanje civilnim in vojaškim kontrolorjem neposredno vplivata na varnost in učinkovitost operacij. Pravočasen dostop do najnovejših informacij o statusu zračnega prostora je bistven za vse strani, ki želijo pri vložitvi ali ponovni vložitvi svojih načrtov letov izkoristiti razpoložljive strukture zračnega prostora.

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 16~~

~~Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa morajo z ustreznimi dogovori uvesti in ohranjati tesno sodelovanje z vojaškimi organi, ki so odgovorni za dejavnosti, ki utegnejo imeti vpliv na splošni zračni promet.~~

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 17~~

~~Računovodska evidenca vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa mora biti kar najbolj pregledna.~~

~~🡻 550/2004 uvodna izjava 18~~

~~Uvedba usklajenih načel in pogojev za dostop do operativnih podatkov mora olajšati izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ter delovanje uporabnikov zračnega prostora in letaliških družb v novih razmerah.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 9~~

~~Za splošni zračni promet na zračnih poteh v zgornjem zračnem prostoru je treba postopno uvesti bolj integrirani operativni zračni prostor; zato je treba ustrezno določiti povezave med zgornjim in spodnjim zračnim prostorom.~~

~~🡻 551/2004 uvodna izjava 10~~

~~Evropsko zgornje letalsko informacijsko področje (EUIR), ki zajema zgornji zračni prostor v pristojnosti držav članic v okviru te uredbe, mora olajšati skupno načrtovanje in objavo letalskih informacij, da bi se odpravila regionalna ozka grla.~~

🡻 1070/2009 uvodna izjava 30

(prilagojeno)

⇨ novo

(36) Zagotavljanje ~~sodobnih,~~ popolnih, visokokakovostnih in pravočasnih letalskih informacij pomembno vpliva na varnost ter olajševanje dostopa do zračnega prostora ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ in ⇨ možnosti gibanja ⇦ ~~svobode gibanja~~ v njem. ~~Ob upoštevanju osrednjega načrta ATM bi morala Skupnost prevzeti pobudo in posodobiti ta sektor v sodelovanju z Eurocontrolom ter zagotoviti, da imajo uporabniki dostop do teh podatkov prek ene javne točke dostopa, kar omogoča sodobno, uporabnikom prijazno in potrjeno celostno obveščanje.~~ ⇨ Dostop do navedenih podatkov bi bilo treba olajšati z ustrezno informacijsko infrastrukturo ⇦.

⇩ novo

(37) Varno in učinkovito uporabo zračnega prostora je mogoče doseči le s tesnim sodelovanjem med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora, ki v praksi temelji predvsem na konceptu prilagodljive uporabe zračnega prostora in učinkovitega civilno-vojaškega usklajevanja, kot ga je vzpostavila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). Da bi zagotovili uporabo tega koncepta, bi bilo treba določiti pravila, Komisijo pa bi bilo treba pooblastiti za sprejetje ukrepov, ki zagotavljajo večjo usklajenost.

(38) Cilj projekta SESAR je omogočiti varen, učinkovit in okoljsko trajnosten razvoj zračnega prometa s posodobitvijo evropskega in svetovnega sistema ATM. Da bi prispevali k njegovi polni učinkovitosti, bi bilo treba zagotoviti ustrezno usklajevanje med fazami projekta. Evropski osrednji načrt ATM bi moral izhajati iz opredelitvene faze projekta SESAR ter prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti.

(39) Koncept skupnih projektov bi moral biti namenjen pravočasni, usklajeni in sinhronizirani uvedbi bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki vplivajo na celotno omrežje. Komisijo bi bilo treba zadolžiti za izvedbo analize stroškov in koristi v zvezi s financiranjem, da bi se pospešilo uvajanje projekta SESAR.

(40) S skladnostjo z zahtevami za sisteme in sestavne dele ATM, določenimi v Uredbi (EU) 2018/1139, bi bilo treba zagotoviti interoperabilnost navedenih sistemov in sestavnih delov v korist enotnega evropskega neba.

🡻 551/2004 uvodna izjava 11

~~Uporabniki zračnega prostora se soočajo z različnimi pogoji dostopa do zračnega prostora in nimajo enake svobode gibanja znotraj zračnega prostora. Vzrok temu je pomanjkanje usklajenosti v klasifikaciji zračnega prostora.~~

🡻 551/2004 uvodna izjava 12

~~Preureditev zračnega prostora mora temeljiti na operativnih zahtevah ne glede na obstoječe meje. Skupna splošna načela za oblikovanje enotnih funkcionalnih blokov zračnega prostora je treba izdelati po posvetovanju z Eurocontrolom in na podlagi njegovih tehničnih nasvetov.~~

🡻 551/2004 uvodna izjava 14

~~Koncept prilagodljive uporabe je treba uporabljati učinkovito; optimizirati uporabo sektorjev zračnega prostora, zlasti v obdobjih prometnih konic v splošnem zračnem prometu in v conah zračnega prostora z veliko gostoto prometa ob sodelovanju med državami članicami glede uporabe teh sektorjev za vojaške operacije in usposabljanje. V ta namen je treba dodeliti ustrezne vire za učinkovito izvajanje koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora, pri čemer se upoštevajo tako potrebe civilnih kakor vojaških organov.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 15

~~Države članice si morajo prizadevati za sodelovanje s sosednjimi državami članicami, da bi se koncept prilagodljive uporabe zračnega prostora uporabljal prek nacionalnih meja.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 16

~~Enotno in pravočasno upravljanje zračnega prostora in izvajanje sprememb sta omejena zaradi razlik v organiziranosti sodelovanja med civilnimi in vojaškimi organi. Uspeh enotnega evropskega neba je odvisen od učinkovitega sodelovanja med civilnimi in vojaškimi organi, brez poseganja v posebne pravice in odgovornosti držav članic na področju obrambe.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 17

~~Vojaške operacije in usposabljanje je treba zavarovati vedno, kadar lahko uporaba skupnih načel in meril škodljivo vpliva na njihovo varno in učinkovito izvajanje.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 18

~~Za izboljšanje učinkovitosti pri upravljanju pretoka zračnega prometa je treba uvesti primerne ukrepe s tem, da se nudi pomoč obstoječim operativnim enotam, vključno Centralni enoti Eurocontrola za upravljanje pretoka zračnega prometa, ki bi zagotavljale učinkovito letenje.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 7

~~Zračni prostor je omejen vir, katerega optimalna in učinkovita uporaba je mogoče le, če se upoštevajo potrebe vseh uporabnikov, in ga, kadar je primerno, zastopajo v celotnem procesu razvoja skupnega evropskega neba, v procesu odločanja in izvajanja, pri čemer je vključen Odbor za enotno evropsko nebo.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 25

~~Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, morajo biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/486/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[38].~~

[38] ~~UL L 184, 17.7.1999, str. 23.~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 26~~

~~(prilagojeno)~~

~~Člen 8(2) Standardnega poslovnika za odbore[39], ustanovljenem na podlagi člena 7(1) Sklepa 1999/468/ES, vsebuje standardno določbo, po kateri predsednik odbora lahko odloči, da povabi tretjo stran na sestanek tega odbora. Predsednik Odbora za enotno evropsko nebo po potrebi povabi predstavnike Eurocontrola, naj se udeležijo sestankov v vlogi opazovalcev ali strokovnjakov –~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 18~~

~~Zainteresirane strani, kot so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, letališke družbe, letalska industrija in predstavniški organi strokovnega osebja, bi morali imeti možnost, da Komisiji svetujejo o tehničnih vidikih uveljavljanja enotnega evropskega neba.~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 12~~

~~Zaželeno je, da se enotno evropsko nebo razširi na tretje evropske države bodisi v okviru sodelovanja Skupnosti z Eurocontrolom po njenem pristopu k tej organizaciji ali z dogovori, ki jih Skupnost sklene s tretjimi državami.~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 13~~

~~Pristop Skupnosti k Eurocontrolu je pomemben dejavnik za uresničevanje vseevropskega zračnega prostora.~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 14~~

~~V okviru uresničevanja enotnega evropskega neba naj Skupnost, kadar je primerno, uveljavi najvišjo raven sodelovanja z Evrocontrolom, da zagotovi sinergijo njunih zakonodaj in skladnost strategij ter tako prepreči dvojno uporabo.~~

~~↓ 549/2004 uvodna izjava 15~~

~~(prilagojeno)~~

~~V skladu s sklepi Skupine na visoki ravni je Eurocontrol organ z ustreznimi izkušnjami, ki lahko nudi podporo Skupnosti v njeni vlogi zakonodajalca. Zato je treba predvideti ukrepe za izvajanje zadev, ki izhajajo iz pristojnosti Eurocontrola zaradi pooblastil, podeljenih tej~~

[39] ~~UL C 38, 6.2.2001, str. 3.~~

~~organizaciji, ob upoštevanju pogojev, ki jih je treba vključiti v okvir sodelovanja med Komisijo in Eurocontrolom.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 16

~~Pri pripravi ukrepov za oblikovanje enotnega evropskega neba so potrebna obsežna posvetovanja z ekonomskimi in socialnimi akterji.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 8

~~Nemoteno delovanje sistema zračnega prometa prav tako zahteva enotne in visoke varnostne standarde za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 9

~~Sprejeti je treba ustrezne ukrepe za uskladitev sistemov licenciranja kontrolorjev, da bi izboljšali razpoložljivost kontrolorjev in spodbudili medsebojno priznavanje licenc.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 28

~~Brez poseganja v organiziranost sistema za nadziranje in objavljanje poslovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in zaradi posebne občutljivosti informacij o teh izvajalcih, naj nacionalni nadzorni organi ne razkrivajo informacij, za katere velja obveznost varovanja poslovne tajnosti –~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 19

~~Zmogljivosti celovitega sistema navigacijskih služb zračnega prometa na evropski ravni je treba redno ocenjevati zaradi kontrole učinkovitosti sprejetih ukrepov in sprejetja dodatnih ukrepov z obveznim upoštevanjem visoke ravni varnosti.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 21

~~Učinke ukrepov, sprejetih na podlagi te uredbe, je treba oceniti z vidika poročil, ki jih mora Komisija redno predložiti.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 19

~~V skladu s časovnim načrtom in ustreznimi študijami je zaželen razmislek o razširitvi koncepta zgornjega zračnega prostora na spodnji zračni prostor –~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 22

~~Ta uredba ne vpliva na pristojnost držav članic, da sprejmejo določbe v zvezi z organiziranostjo njihovih oboroženih sil. Ta pristojnost držav članic lahko vodi k sprejetju ukrepov, ki njihovim oboroženim silam omogočajo zadosten zračni prostor za ustrezno izobraževanje in usposabljanje. Zato, da se omogoči izvajanje te pristojnosti, pa je treba sprejeti zaščitno klavzulo.~~

⇩ novo

(41) Da bi se upošteval tehnični ali operativni razvoj, zlasti s spremembo prilog ali dopolnitvijo določb o upravljanju omrežja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vsebina in področje uporabe vsakega prenosa pooblastila sta podrobno določena v zadevnih členih. Pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi te uredbe je zlasti pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[40]. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(42) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, zlasti glede načinov zaposlovanja in izbirnih postopkov za nacionalne nadzorne organe, pravil o podeljevanju gospodarskih spričeval izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, pravil za izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin, zlasti o določanju vseevropskih ciljev uspešnosti, razvrstitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in na terminalih, meril in postopkov za ocenjevanje osnutkov načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti izvajalcev služb zračnega prometa in upravljavca omrežja, spremljanja uspešnosti, pravil za zagotavljanje informacij o stroških in pristojbinah, vsebine in določitve stroškovne osnove za pristojbine in določitve cen na enoto za navigacijske službe zračnega prometa, mehanizmov spodbud in delitve tveganja, imenovanja upravljavca omrežja in pogojev za tako imenovanje, nalog upravljavca omrežja in mehanizmov upravljanja, ki naj bi jih uporabljal, pravil o izvajanju funkcij omrežja, načinov posvetovanja z zainteresiranimi stranmi o pomembnih operativnih odločitvah izvajalcev služb zračnega prometa, zahtev v zvezi z razpoložljivostjo operativnih podatkov, pogojev dostopa in določitve cen dostopa, uporabe koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora ter uvedbe skupnih projektov in mehanizmov upravljanja, ki se zanje uporabljajo, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena

[40] UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta[41].

↓ 1070/2009 uvodna izjava 11
(prilagojeno)

(43) Socialne partnerje bi bilo treba bolje obveščati in se z njimi posvetovati o vseh ukrepih, ki imajo pomembne socialne učinke. Posvetovati bi se bilo treba tudi na ravni ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫, z ~~O~~ odborom za sektorski dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 98/500/ES[42].

↓ 549/2004 uvodna izjava 20
(prilagojeno)

(44) ~~Sankcije~~ ⌦ Kazni ⌫, ki so ~~predvidene~~ določene za kršitve te uredbe ~~in ukrepov iz člena 3~~, ~~morajo~~ bi morale biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in ne smejo zmanjšati varnosti.

⇩ novo

(45) Glede na pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi s suverenostjo in pristojnostjo na ozemlju, na katerem je letališče, se ta uredba ne bi smela uporabljati za gibraltarsko letališče.

↓ 549/2004 uvodna izjava 24
(prilagojeno)

(46) Ker cilja te uredbe, namreč ~~oblikovanja~~ ⌦ izvajanja ⌫ enotnega evropskega neba, države članice ne morejo zadovoljivo doseči ~~same zaradi nadnacionalnega obsega te akcije, in~~ ⌦ , vendar ⌫ ga lahko ⌦ zaradi nadnacionalnega obsega ukrepa ⌫ bolje dosežejo na ravni ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫, ~~pri čemer lahko zagotovijo podrobna izvedbena pravila, ki upoštevajo posebne lokalne pogoje,~~ lahko ~~Skupnost~~ ⌦ Unija ⌫ sprejme ukrepe v skladu z načel~~i~~om subsidiarnosti, ~~kakor določa~~ določenim v členu 5 Pogodbe ⌦ o Evropski uniji ⌫. V skladu z načelom sorazmernosti, določenim v navedenem členu, ta uredba ne presega ~~okvirov, potrebnih~~ tistega, kar je potrebno za doseganje ~~tega~~ ⌦ navedenega ⌫ cilja –

---

[41] Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

[42] Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

↓ 550/2004 (prilagojeno)

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE ⌦ DOLOČBE ⌫

↓ 1070/2009 člen 1(1) (prilagojeno) ⇨ novo

Člen 1

~~Cilj~~ ⌦ Predmet urejanja ⌫ in področje uporabe

1. ⇨ Ta uredba določa pravila za vzpostavitev in učinkovito delovanje ⇦ ~~Cilj pobude ,~~ enotnega evropskega neba ~~je okrepiti~~ ⌦ , da bi okrepili ⌫ veljavne varnostne standarde v zračnem prometu, prispeva~~ti~~li k trajnostnemu razvoju sistema zračnega ~~prometa~~ ⌦ prevoza ⌫ ter izboljša~~ti~~li ~~celovito~~ splošno uspešnost upravljanja zračnega prometa ~~(ATM)~~ in ~~sistema~~ navigacijskih služb zračnega prometa ~~(ANS)~~ za splošni zračni promet v Evropi ter tako ~~ustreči~~izpolnili zahtev~~am~~e vseh uporabnikov zračnega prostora. ~~To e~~Enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje ~~prog~~, ⇨ vse bolj povezan zračni prostor, ⇦ sistema upravljanja ⌦ omrežja ⌫ ~~prog~~ in ~~sisteme za~~ upravljanja zračnega prometa, ki temeljita ~~izključno~~ na varnosti, učinkovitosti, ~~in tehničnih zahtevah~~ ⇨ interoperabilnosti in tehnoloških posodobitvah, ⇦ v ~~dobrobit~~ korist vseh uporabnikov zračnega prostora~~.~~, ⇨ državljanov in okolja. ⇦ ~~V zasledovanju tega cilja ta uredba vzpostavlja usklajen regulativni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.~~

↓ 1070/2009 člen 1(2) (prilagojeno)

2. ~~Uporaba te~~ Ta uredba ~~in ukrepov iz člena 3 ne posega~~ se uporablja brez poseganja v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede javnega reda ter v ~~varnostne in obrambne~~ zadeve javne varnosti in obrambe, ~~kakor~~ kot so določene v členu 44~~13~~. Ta uredba ~~in ukrepi iz člena 3~~ ne vključuje~~jo~~ vojaških operacij in ~~vojaškega~~ usposabljanja.

↓ 1070/2009 člen 1(3) (prilagojeno)

3. ~~Uporaba te~~ Ta uredba ~~in ukrepov iz člena 3 ne posega~~ se uporablja brez poseganja v pravice in dolžnosti držav članic, ki izhajajo iz ~~Čikaške~~ Konvencije o mednarodnem

civilnem letalstvu iz leta 1944 (Čikaška konvencija). V povezavi s tem je ~~dodatni~~ cilj te uredbe na zadevnih področjih pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po Čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo navedene določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upoštevane.

550/2004

~~POGLAVJE I~~

~~SPLOŠNO~~

~~*Člen 1*~~

~~Področje uporabe in namen~~

~~1. Ta uredba v povezavi s področjem uporabe okvirne uredbe obravnava izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu. Cilj te uredbe je določiti skupne predpise za varno in učinkovito izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v Skupnosti.~~

~~2. Ta uredba se uporablja za izvajanje navigacijskih služb za splošni zračni promet v skladu z okvirno uredbo in njenim področjem uporabe.~~

🡻 551/2004

~~POGLAVJE I~~

~~SPLOŠNO~~

~~*Člen 1*~~

~~Cilj in področje uporabe~~

~~1. Ta uredba se v okviru področja uporabe okvirne uredbe nanaša na organiziranost in uporabo zračnega prostora na enotnem evropskem nebu. Cilj te uredbe je podpreti koncept postopno bolj integriranega operativnega zračnega prostora v kontekstu skupne prometne politike in uvesti skupne postopke za snovanje, načrtovanje in upravljanje, ki zagotavljajo učinkovito in varno upravljanje zračnega prometa.~~

~~2. Uporaba zračnega prostora omogoča, da navigacijske službe zračnega prometa delujejo kot koherentna in logična celota v skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o zagotavljanju služb)[43].~~

---

[43] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 10.~~

↓ 551/2004 (prilagojeno)

⇨ novo

43. Ta uredba se ~~brez poseganja v člen 10~~ uporablja za zračni prostor znotraj regije EUR ICAO ~~področij EUR in AFI~~, kjer države članice ~~zagotavljajo~~ izvajajo službe zračnega prometa ~~v skladu z uredbo o zagotavljanju služb~~. Države članice lahko to uredbo uporabljajo tudi za zračni prostor ⌦ v njihovi pristojnosti ⌫ znotraj drugih regij ICAO ~~področij, ki so v njihovi pristojnosti,~~ pod pogojem, da o tem obvestijo Komisijo in druge države članice.

↓ 551/2004

~~4. Letalska informacijska področja, zajeta v zračnem prostoru, za katerega se uporablja ta uredba, so objavljena v Uradnem listu Evropske unije.~~

↓ 1070/2009 člen 1(1)

~~4. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v zadevni pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska v zvezi s sporom glede suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.~~

⇩ novo

5. [Če se uredba sprejme pred koncem prehodnega obdobja: Ta uredba se ne uporablja za gibraltarsko letališče.]

6. Če ni določeno drugače, se sklicevanje na Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) razume kot sklicevanje na Agencijo kot varnostni organ in ne kot organ za oceno uspešnosti.

↓ 549/2004 (prilagojeno)

Člen 2

Opredelitev pojmov

~~Za namen te uredbe~~ V tej uredbi ~~in ukrepov iz člena 3~~ se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

↓ 549/2004 (prilagojeno) ⇨ novo

~~1. „služba za kontrolo zračnega prometa (ATC)“ pomeni službo, ki se zagotavlja za:~~

1~~2~~. „~~letališka nadzorna~~ služba ⌦ aerodromske kontrole zračnega prometa ⌫“ pomeni službo ⌦ kontrole zračnega prometa ⌫ (ATC) za aerodromski promet;

2~~3~~. „~~letalska informacijska~~služba ⌦ za letalske informacije ⌫“ pomeni službo, ki je ustanovljena za ~~posredovanje~~ zagotavljanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju;

3~~5~~. „izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa“ pomeni ~~vsako~~ javni ali zasebni ~~entiteto~~ ⌦ subjekt ⌫, ki ~~zagotavlja~~ izvaja ⌦ eno ali več ⌫ navigacijskih služb za splošni zračni promet;

4~~4~~. „navigacijske službe zračnega prometa“ ⌦ (ANS) ⌫ pomenijo službe zračnega prometa, komunikacijske službe, navigacijske in nadzor~~ovalne~~ne službe ⌦ (CNS) ⌫, meteorološke službe ~~za navigacijo v zračnem prometu~~ ⌦ (MET) ⌫, ~~in,~~ službe za letalske informacije ⌦ (AIS) ⌫ ⇨ in službe za podatke o zračnem prometu (ADS); ⇦

5~~1~~. „služba ~~za~~ kontrol~~oe~~ zračnega prometa (ATC)“ pomeni službo, ki se ~~zagotavlja~~ izvaja za:

(a) preprečevanje trčenja:

(i) med zrakoplovi; ~~in~~

(ii) med zrakoplovi in ovirami na ~~področju manevriranja~~ ⌦ manevrski površini ⌫; ~~in~~

(b) pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;

⇩ novo

6. „službe za podatke o zračnem prometu“ pomenijo službe, ki zajemajo zbiranje, združevanje in povezovanje operativnih podatkov izvajalcev nadzornih služb, izvajalcev služb MET in AIS ter funkcij omrežja in drugih ustreznih subjektov ali zagotavljanje obdelanih podatkov za namene kontrole zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa;

7. „upravljanje pretoka in zmogljivosti zračnega prometa (ATFCM)“ pomeni službo za zaščito kontrole zračnega prometa pred preobremenjenostjo in optimizacijo uporabe razpoložljivih zmogljivosti;

↓ 549/2004 (prilagojeno) ⇨ novo

8~~9~~. „upravljanje pretoka zračnega prometa ⌦ (ATFM) ⌫“ pomeni funkcijo ⇨ ali službo ⇦, vzpostavljeno z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu

pretoku zračnega prometa, ki ⇨ pokriva celotno pot leta, tako da ⇦ omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem možnem obsegu in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih prijavili ustrezni izvajalci služb zračnega prometa~~prijavili~~;

🡻 1070/2009 člen 1(2)(b)

⇨ novo

9~~10~~. „upravljanje zračnega prometa (ATM)“ pomeni združitev funkcij ⇨ ali služb ⇦, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa) ~~, ki~~ ter so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah ~~delovanja~~operacij;

🡻 549/2004 (prilagojeno)

10~~11~~. „službe zračnega prometa“ pomenijo različne ~~letalske informacijske~~ službe ⌦ informacij za letenje ⌫, ~~alarmne~~ službe ⌦ za alarmiranje ⌫, ~~letalske~~ svetovalne službe ⌦ zračnega prometa ⌫ in službe ATC (službe območne, priletne in ~~letališke~~ ⌦ aerodromske ⌫ kontrole);

11~~6~~. „blok zračnega prostora“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij v prostoru in času, znotraj katerega ~~so zagotovljene~~ se izvajajo navigacijske službe;

12~~7~~. „upravljanje zračnega prostora“ pomeni načrtovanje, katerega glavni cilj je najboljša možna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov zračnega prostora na ~~osnovi~~ podlagi kratkoročnih potreb;

⇩ novo

13. „struktura zračnega prostora“ pomeni specifičen obseg zračnega prostora, opredeljen z namenom zagotavljanja varnih in optimalnih operacij zrakoplova;

🡻 1070/2009 člen 1(2)(a)

(prilagojeno)

14~~8~~. „uporabniki zračnega prostora“ pomenijo ~~letalske~~ operatorje zrakoplovov, ki letijo v ⌦ skladu s ⌫ splošnimi ⌦ pravili ⌫ zračnega prometa;

↓ 1070/2009 člen 1(2)(g) (prilagojeno)

15~~23b~~. „~~alarmna~~ služba ⌦ za alarmiranje ⌫“ pomeni službo, katere namen je obvestiti ustrezne organizacije o ~~letalih~~ ⌦ zrakoplovih ⌫, ki potrebujejo pomoč v obliki iskanja ali reševanja, ter po potrebi pomagati ~~tem~~ takim organizacijam;

↓ 549/2004 (prilagojeno) ⇨ novo

16~~13~~. „služba priletne kontrole“ pomeni službo ATC za ~~vodenje zrakoplovov pri njihovem~~ ⌦ kontrolirane lete v ⌫ prihodu in odhodu;

17~~12~~. „služba območne kontrole“ pomeni službo ATC za ~~vodenje zrakoplovov~~ ⌦ kontrolirane lete ⌫ ⇨ na kontroliranih območjih ⇦ ~~v bloku zračnega prostora~~;

⇩ novo

18. „izhodiščna vrednost“ pomeni ocenjeno vrednost za določitev ciljev uspešnosti, ki zadeva ugotovljene stroške ali ugotovljene stroške na enoto v letu pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja;

19. „referenčna skupina“ pomeni skupino izvajalcev služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem;

20. „razčlenjena vrednost“ pomeni vrednost, ki se za danega izvajalca služb zračnega prometa pridobi z razčlenitvijo vseevropskega cilja uspešnosti na raven posameznega izvajalca služb zračnega prometa in se uporablja kot referenca za ocenjevanje skladnosti cilja uspešnosti, določenega v osnutku načrta uspešnosti, z vseevropskim ciljem uspešnosti;

↓ 549/2004

~~14.„sveženj storitev“ pomeni dve storitvi ali več storitev navigacijskih služb zračnega prometa;~~

↓ 1070/2009 člen 1(2)(d) (prilagojeno) ⇨ novo

21~~15~~. „~~dovoljenje~~⌦ spričevalo ⌫“ pomeni dokument, ki ga ⇨ Agencija ,⇦ ⇨ pristojni ⇦ nacionalni ~~nadzorni~~ organ ⌦ ali nacionalni nadzorni organ ⌫ izda v

kakršni koli obliki skladno z nacionalnim zakonom o zakonodajo in potrjuje, da izvajalec ⇨ služb upravljanja zračnega prometa in ⇦ navigacijskih služb zračnega prometa izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe;

⇩ novo

22. „skupna informacijska služba (CIS)“ pomeni službo, ki se ukvarja z zbiranjem statičnih in dinamičnih podatkov ter njihovim razširjanjem, da se omogoči izvajanje služb za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov;

🡻 549/2004

23~~16~~. „komunikacijske službe“ pomenijo letalske fiksne in mobilne službe, namenjene zagotavljanju komunikacij zemlja–zemlja, zrak–zemlja in zrak–zrak za namene ATC;

~~18. „koncept delovanja“ pomeni merila za operativno uporabo EATMN ali enega dela te mreže;~~

24~~19~~. „sestavineni deli“ pomenijo materialne predmete, kot je strojna oprema, in nematerialne predmete, kot je programska oprema, od katerih je odvisna interoperabilnost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN);

⇩ novo

25. „kontrolirano območje“ pomeni kontroliran zračni prostor, ki se razteza navzgor nad določeno mejo nad Zemljo;

26. „sodelovalno odločanje“ pomeni postopek, v katerem se odločitve sprejemajo na podlagi medsebojnega delovanja in posvetovanja z državami članicami, operativnimi zainteresiranimi stranmi in po potrebi drugimi akterji;

🡻 1070/2009 člen 1(2)(j)

(prilagojeno)

⇨ novo

27~~41~~. „čezmejne ~~storitve~~ ⌦ službe ⌫“ pomenijo ~~vse okoliščine, ko storitve~~ navigacijske službe zračnega prometa, ki jih v eni državi članici izvaja izvajalec ~~storitev~~ ⌦ služb ⌫~~, certificiran v drugi državi članici.~~ ⇨ z glavnim krajem poslovanja v drugi državi članici; ⇦

⇩ novo

28. „izjava“ za namene služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa pomeni izjavo, kot je opredeljena v členu 3(10) Uredbe (EU) 2018/1139;

29. „navigacijske službe zračnega prometa na rutah“ pomenijo službe zračnega prometa, povezane s kontrolo zrakoplova od konca faze vzleta in začetnega vzpenjanja do začetka faze prileta in pristanka, ter osnovne navigacijske službe zračnega prometa, ki so potrebne za izvajanje služb zračnega prometa na rutah;

30. „območje zaračunavanja na rutah“ pomeni obseg zračnega prostora, ki se razteza od tal do vključno zgornjega zračnega prostora, kjer se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na rutah in za katerega je določena enotna stroškovna osnova;

🡻 549/2004 (prilagojeno)

31~~20~~. „Eurocontrol“ je Evropska organizacija za varnost zračne~~ga prometa~~ ⌦ plovbe ⌫, ustanovljena z Mednarodno konvencijo o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960[~~44~~];

32~~17~~. „evropska mreža za upravljanje zračnega prometa“ (EATMN) pomeni komplet sistemov iz točke 3.1 Priloge VIII k~~I~~ Uredbi (EU) 2018/1139 ~~(ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti)~~[~~45~~], ki omogočajo, da se navigacijske službe zračnega prometa v ~~Skupnosti~~ ⌦ Uniji ⌫ lahko izvajajo, vključno z medsebojnimi povezavami na mejah s tretjimi državami;

🡻 1070/2009 člen 1(2)(c)

(prilagojeno)

33~~13a~~. „⌦ evropski ⌫ osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES[46] v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007~~z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)~~[47], kot je bila pozneje spremenjena;

---

44 ~~Konvencija, spremenjena s protokolom 12. februarja 1981 in revidirana s protokolom 27. junija 1997.~~

45 ~~UL L 96, 31.1.2004, str. 33.~~

46 UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

47 Uredba Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) (UL L 64, 2.3.2007, str. 1).

↓ 1070/2009 člen 1(2)(f)

⇨ novo

34~~22~~. „prilagodljiva uporaba zračnega prostora“ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora ⇨, ki temelji na osnovnem načelu, da se zračni prostor ne bi smel razumeti kot izključno civilni ali vojaški zračni prostor, temveč kot kontinuum, v katerem je treba upoštevati zahteve vseh uporabnikov, kolikor je to mogoče ⇦ ~~, ki se uporablja na območju Evropske konference civilnega letalstva na podlagi priročnika z naslovom „Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace“, ki ga je izdal Eurocontrol~~;

↓ 549/2004

~~23. „letalsko informacijsko področje“ pomeni zračni prostor določenega obsega, v katerem se zagotavljajo letalske informacijske službe in alarmne službe;~~

↓ 1070/2009 Člen 1(2)(g)

(prilagojeno)

35~~23a~~. „služba informacij ~~o letu~~ ⌦ za letenje ⌫“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;

↓ 549/2004

~~24. „nivo letenja“ pomeni površino konstantnega atmosferskega tlaka, povezanega z določenim referenčnim tlakom 1013,2 hektopaskalov, ki ga od drugih takšnih površin ločujejo specifični intervali tlaka;~~

↓ 1070/2009 člen 1(2)(h)

~~25. „funkcionalni blok zračnega prostora“ pomeni blok zračnega prostora, ki temelji na operativnih zahtevah in je določen ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa ali po potrebi integriranim izvajalcem v vseh funkcionalnih blokih zračnega prostora;“~~

↓ 549/2004 (prilagojeno) ⇨ novo

36~~26~~. „splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov kakor tudi ⌦ vse ⌫ premike državnih zrakoplovov (vključno z vojaškimi, carinskimi in policijskimi zrakoplovi), če so ti premiki v skladu s postopki ⌦ Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), kot je bila ustanovljena s ~~Čikaško~~ Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 ⌫~~ICAO~~;

~~27. „ICAO“ pomeni Mednarodna organizacija civilnega letalstva, ustanovljena s Čikaško konvencijo o mednarodnem civilnem letalskem prometu v iz leta 1944;~~

37~~28~~. „interoperabilnost“ pomeni ~~niz~~ sklop funkcionalnih, tehničnih in operativnih lastnosti, ki jih morajo imeti sistemi in ⌦ sestavni deli ⌫ ~~naprave~~ EATMN kakor tudi postopki za njegovo delovanje ~~z namenom~~, da se zagotovi varno, neprekinjeno in učinkovito delovanje~~. Interoperabilnost je mogoče doseči tako, da se zagotovi skladnost sistemov in naprav z bistvenimi zahtevami~~;

38~~29~~. „meteorološke službe“ pomenijo ~~tiste~~ naprave in storitve, ki zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi, ⇨ opozorila, ⇦ ~~in~~ razlage meteoroloških razmer in meteorološka opažanja ~~pred poletom~~ ⇨ za navigacijo v zračnem prometu ⇦ kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih ~~posredujejo~~ zagotovijo države članice za letalsko uporabo;

⇩ novo

39. „pristojni nacionalni organ“ pomeni subjekte, kot so opredeljeni v točki 34 člena 3 Uredbe (EU) 2018/1139;

40. „nacionalni nadzorni organ“ pomeni nacionalni organ ali organe, ki jim država članica zaupa naloge iz te uredbe, razen nalog, ki jih opravlja pristojni nacionalni organ;

↓ 549/2004 (prilagojeno)

41~~30~~. „navigacijske službe“ pomenijo ~~tiste~~ naprave in storitve, ki zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in času~~ovnem razporedu~~;

⇩ novo

42. „krizne razmere v omrežju“ pomenijo stanje nezmožnosti izvajanja služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa na zahtevani ravni zaradi nenavadne ali nepredvidene okoliščine, ki povzroči velik upad zmogljivosti omrežja ali veliko neravnovesje med zmogljivostjo omrežja in povpraševanjem ali velik izpad v pretoku informacij v enem ali več delih omrežja;

43. „upravljavec omrežja“ pomeni subjekt, ki so mu v skladu s členom 27 zaupane naloge, potrebne za prispevanje k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26;

↓ 549/2004 (prilagojeno)

⇨ novo

4431. „operativni ~~letalski~~ podatki“ pomenijo informacije o vseh fazah ~~po~~leta, ki jih~~so potrebne zato, da lahko~~ izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, ~~letališke družbe~~ ⌦ upravljavci letališč ⌫ in drugi vpleteni akterji ⇨ potrebujejo v operativne namene ⇦ ~~sprejmejo operativne odločitve~~;

~~32. „postopek“, kakor se uporablja v okviru uredbe o interoperabilnosti, pomeni standardna metoda za tehnično ali operativno uporabo sistemov v smislu dogovorjenih in potrjenih operativnih konceptov, za katere je potrebno enotno izvajanje v celotnem EATMN;~~

⇩ novo

45. „načrt uspešnosti“ pomeni načrt, ki ga glede na primer pripravijo ali sprejmejo izvajalci služb zračnega prometa in upravljavec omrežja ter je namenjen izboljšanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja;

↓ 549/2004 (prilagojeno)

4633. „~~vključitev v~~ ⌦ začetek ⌫ uporabe“ pomeni prvo operativno uporabo po začetni vgradnji ali nadgradnji sistema;

4734. „omrežje rut“ pomeni omrežje določenih ~~zračnih poti~~ ⌦ rut ⌫ za usmerjanje ⌦ pretoka splošnega zračnega prometa ⌫ ~~splošnih prometnih tokov, ki so~~, kot je potrebno za izvajanje služb ATC;

~~35. „letenje po ruti“ pomeni izbrani red letenja zrakoplova v času njegove uporabe;~~

~~36. „celostno delovanje“ pomeni delovanje EATMN na tak način, da z vidika uporabnika deluje kakor en sistem;~~

⇩ novo

48. „opredelitvena faza SESAR“ pomeni fazo, ki zajema vzpostavitev in posodabljanje dolgoročne vizije projekta SESAR, povezanega koncepta operacij, ki omogočajo izboljšave v vsaki fazi leta, potrebnih bistvenih operativnih sprememb znotraj mreže EATMN ter potrebnih prednostnih nalog v zvezi z razvojem in uvajanjem;

49. „uvajalna faza SESAR“ pomeni zaporedne faze industrializacije in izvajanja, v katerih se izvajajo naslednje dejavnosti: standardizacija, proizvodnja in certificiranje opreme in postopkov na zemlji in v zraku, potrebnih za izvajanje rešitev SESAR (industrializacija); ter nabava, namestitev in začetek uporabe opreme in sistemov, ki temeljijo na rešitvah SESAR, vključno s povezanimi operativnimi postopki (izvajanje);

50. „razvojna faza SESAR“ pomeni fazo, v kateri se izvajajo raziskovalne in razvojne dejavnosti ter dejavnosti potrjevanja, s katerimi naj bi ponudili zrele rešitve SESAR;

51. „projekt SESAR“ pomeni projekt za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, katerega cilj je Uniji zagotoviti visokozmogljivo, standardizirano in interoperabilno infrastrukturo za upravljanje zračnega prometa in ki je sestavljen iz inovacijskega cikla, ki vključuje opredelitveno fazo SESAR, razvojno fazo SESAR in uvajalno fazo SESAR;

52. „rešitev SESAR“ pomeni uporaben rezultat razvojne faze SESAR, ki uvaja nove ali izboljšane standardizirane in interoperabilne operativne postopke ali tehnologije;

🡻 549/2004 (prilagojeno)

53~~38.~~. „nadzorne službe“ pomenijo ~~tiste~~ naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi;

54~~39~~. „sistem“ pomeni skupino ~~naprav~~ ⌦ sestavnih delov ⌫ v zraku in na zemlji kakor tudi vesoljsko opremo, ki so podpora navigacijskim službam zračnega prometa v vseh fazah leta;

⇩ novo

55. „navigacijske službe zračnega prometa na terminalih“ pomenijo službe aerodromske kontrole zračnega prometa ali aerodromske službe informacij za letenje, ki vključujejo svetovalne službe zračnega prometa in službe za alarmiranje, službe zračnega prometa v zvezi s priletom in vzletom zrakoplova v oddaljenosti od zadevnega letališča, ki so potrebne za izpolnjevanje operativnih zahtev in potrebnih osnovnih navigacijskih služb zračnega prometa;

56. „območje zaračunavanja na terminalih“ pomeni letališče ali skupino letališč na ozemlju države članice, na katerih se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na terminalih in za katere je določena enotna stroškovna osnova;

🡻 549/2004

57~~40~~. „nadgradnja“ pomeni vsako spremembo, ki spremeni operativne lastnosti sistema.

🡻 549/2004

~~*Člen 3*~~

~~**Področja dejavnosti Skupnosti**~~

~~1. Ta uredba določa usklajen zakonodajni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba v povezavi z naslednjimi dokumenti:~~

~~(a) Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (Uredba o zračnem prostoru)~~[48]~~;~~

~~(b) Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na skupnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb)~~[49]~~; in~~

~~(c) Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropskega omrežja za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti~~[50]~~;~~

~~in z izvedbenimi pravili, ki jih je Komisija sprejela na podlagi te uredbe in prej navedenih uredb.~~

~~2. Ukrepi iz odstavka 1 se uporabljajo ob upoštevanju določb te uredbe.~~

↓ 1070/2009 člen 1(3)
(prilagojeno)
⇨ novo

POGLAVJE II

⌦ NACIONALNI NADZORNI ORGANI ⌫

Člen 3~~4~~

⌦ Imenovanje in ustanovitev ⌫ ~~N~~nnacionalnih nadzornih organov ⌦ ter zahteve v zvezi z njimi ⌫

1. Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takemu organu ~~v skladu~~ s to uredbo~~in ukrepi iz člena 3~~.

~~2. Nacionalni nadzorni organi so neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. To neodvisnost se doseže z zadostnim ločevanjem nadzornih organov od izvajalcev usposabljanja, vsaj na funkcionalni ravni.~~

↓ 1070/2009 Člen 1(3)
⇨ novo

~~3~~2. Nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko, neodvisno in pregledno~~.~~ ~~To se doseže z uporabo ustreznih upravnih in nadzornih mehanizmov,~~ ⇨ ter so ustrezno organizirani, imajo zadostno število osebja, so ustrezno vodeni in financirani. ⇦ ~~tudi~~

[48] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 20.~~
[49] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 10.~~
[50] ~~UL L 96, 31.3.2004, str. 26.~~

~~v okviru uprav držav članic. Vendar to nacionalnim nadzornim organom ne preprečuje, da svoje naloge izvajajo v okviru pravil organizacije nacionalnih organov civilnega letalstva ali drugih javnih organov.~~

⇩ novo

3. Brez poseganja v odstavek 1 so nacionalni nadzorni organi pravno ločeni in neodvisni od vseh drugih javnih ali zasebnih subjektov, kar zadeva njihovo organizacijo, delovanje, pravno strukturo in odločanje.

Nacionalni nadzorni organi so tudi neodvisni od vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kar zadeva njihovo organizacijo, sklepe o financiranju, pravno strukturo in odločanje.

4. Države članice lahko ustanovijo nacionalne nadzorne organe, ki so pristojni za več reguliranih sektorjev, če ti povezani regulativni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz tega člena. Nacionalni nadzorni organ se lahko glede na svojo organizacijsko strukturo tudi združi z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003[51], če skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz tega člena.

5. Za uslužbence nacionalnih nadzornih organov veljajo naslednje zahteve:

(a) zaposleni so po jasnih in preglednih postopkih, ki zagotavljajo njihovo neodvisnost;

(b) izbrani so na podlagi svojih posebnih kvalifikacij, vključno s primernimi kompetencami in ustreznimi izkušnjami, ali pa opravijo ustrezno usposabljanje.

Uslužbenci nacionalnih nadzornih organov delujejo neodvisno, zlasti tako, da se izogibajo navzkrižju interesov med izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in opravljanjem svojih nalog.

6. Poleg zahtev iz odstavka 5 osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, imenuje subjekt zadevne države članice, ki neposredno ne uveljavlja lastninskih pravic nad izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Države članice odločijo, ali so te osebe imenovane za določen mandat z možnostjo podaljšanja ali za neomejen mandat, ki se lahko prekliče samo iz razlogov, ki niso povezani z njihovim odločanjem. Osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, pri opravljanju svojih nalog za nacionalni nadzorni organ ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade ali drugega javnega ali zasebnega subjekta ter imajo polna pooblastila za zaposlovanje in kadrovsko vodenje.

Vzdržijo se uresničevanja vseh neposrednih ali posrednih interesov, ki bi lahko vplivali na njihovo neodvisnost in opravljanje njihovih nalog. V ta namen vsako leto predložijo izjavo o zavezanosti in izjavo o interesih, v katerih navedejo vse neposredne ali posredne interese.

Osebe, ki sprejemajo strateške odločitve, izvajajo presoje ali druge funkcije, ki so neposredno povezane s cilji uspešnosti ali nadzorom izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, vsaj dve leti po svojem mandatu v nacionalnem nadzornem organu ne smejo imeti nobenega strokovnega položaja ali odgovornosti pri nobenem izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa.

[51] Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 in 82 Pogodbe (UL L 1, 4.1.2003, str. 1).

↓ 1070/2009 člen 1(3) (prilagojeno) ⇨ novo

74. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne ⌦ finančne ⌫ vire in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno ~~izvajanje~~ opravljanje nalog, ki so jim dodeljene v skladu s to uredbo. ⇨ Nacionalni nadzorni organi skrbijo za uslužbence z lastnimi sredstvi, ki se določijo sorazmerno z nalogami, ki jih mora opraviti organ v skladu s členom 4. ⇦

⇩ novo

8. Država članica lahko od Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti zahteva, da opravlja naloge v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti in ureditve pristojbin iz členov 14, 17, 19, 20, 21, 22 in 25 ter iz izvedbenih aktov, ki so navedeni v členih 18 in 23, za katere je v skladu s to uredbo ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi te uredbe, odgovoren nacionalni nadzorni organ navedene države članice.

Ko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti tako zahtevo sprejme, postane nadzorni organ, odgovoren za naloge iz navedene zahteve, nacionalni nadzorni organ države članice, ki je poslala zahtevo, pa je razrešen odgovornosti za navedene naloge. Pravila iz Uredbe (EU) 2018/1139, ki se nanašajo na Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti, se uporabljajo za opravljanje teh nalog, vključno v zvezi z nalaganjem pristojbin in dajatev.

↓ 1070/2009 člen 1(3) ⇨ novo

95. Države članice uradno obvestijo Komisijo o imenih~~u~~ in naslovih nacionalnih nadzornih organov ter o spremembah teh podatkov in o ukrepih, ki jih sprejmejo za zagotavljanje skladnosti ⇨ s tem členom ⇦ ~~z odstavki 2, 3, in 4~~.

⇩ novo

10. Komisija določi podrobna pravila o načinih zaposlovanja in izbirnih postopkih iz točk (a) in (b) odstavka 5. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

↓ 1070/2009 člen 2(1) (prilagojeno)

Člen~~4~~2

Naloge nacionalnih nadzornih organov

1. Nacionalni nadzorni organi iz člena 3~~4~~ ~~okvirne uredbe~~ ~~zagotovijo primerni nadzor uporabe te uredbe, zlasti glede varnega in učinkovitega delovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, povezanih z zračnim prostorom, ki sodijo v pristojnost države članice, ki je zadevni organ določila ali ustanovila.~~:

⇩ novo

(a) izvajajo dejavnosti, potrebne za izdajo gospodarskih spričeval iz člena 6, vključno z nadzorom imetnikov navedenih gospodarskih spričeval;

(b) nadzorujejo pravilno uporabo zahtev glede naročanja v skladu s členom 8(6);

(c) izvajajo program uspešnosti in ureditev pristojbin iz členov 10 do 17 in 19 do 22 ter iz izvedbenih aktov, ki so navedeni v členih 18 in 23, v okviru svojih nalog, opredeljenih v navedenih členih in aktih, ter nadzirajo uporabo Uredbe v zvezi s preglednostjo računov imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa v skladu s členom 25.

2. Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za ocenjevanje in odobravanje določitve cen za izvajanje skupne informacijske službe v skladu s členom 9.

↓ 1070/2009 člen 2(1) (prilagojeno) ⇨ novo

3~~2~~. ~~V ta namen~~ ~~v~~Vsak nacionalni nadzorni organ ~~organizira ustrezni~~ ⌦ opravi potrebne ⌫ inšpekcijske ~~nadzor in~~ preglede, ⇨ presoje in druge dejavnosti spremljanja, ⇦ ⇨ da ugotovi, ali so subjekti, ki jih nadzira v skladu to uredbo, morebiti kršili zahteve iz te uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe ⇦ ~~da preveri izpolnjevanje zahtev te uredbe, vključno z zahtevami po človeških virih za izvajanje storitev navigacijskih služb~~.

Sprejme vse potrebne izvršilne ukrepe, ki lahko po potrebi vključujejo spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic gospodarskih spričeval, ki jih je izdal v skladu s členom 6.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč in zadevni izvajalci skupnih informacijskih služb upoštevajo ukrepe, ki jih v ta namen sprejmejo nacionalni nadzorni organi.

⇩ novo

Člen 5

Sodelovanje med nacionalnimi nadzornimi organi

1. Nacionalni nadzorni organi si izmenjujejo informacije in sodelujejo v omrežju v okviru svetovalnega odbora za oceno uspešnosti iz člena 114a Uredbe (EU) 2018/1139.

2. Nacionalni nadzorni organi po potrebi sodelujejo na podlagi delovnih dogovorov z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri opravljanju svojih nalog spremljanja in nadzora ter pri vodenju preiskav in raziskav.

🡻 1070/2009 člen 2(1)

(prilagojeno)

⇨ novo

3. ~~Za funkcionalne bloke zračnega prostora, ki so~~ ⇨ Nacionalni nadzorni organi izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa olajšajo zagotavljanje čezmejnih storitev zaradi izboljšanja uspešnosti omrežja. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru ⇦ v pristojnosti več ~~kakor ene~~ držav članic, zadevne države članice sklenejo sporazum o nadzoru ⌦ zadevnih ⌫ izvajalcev ~~storitev~~ navigacijskih služb ⌦ zračnega prometa ⌫ ⇨ , ki ga izvajajo na podlagi te uredbe ⇦ ~~, ki izvajajo storitve za te bloke zračnega prostora~~. ⇨ Da navedeni sporazum začne veljati, lahko zadevni nacionalni nadzorni organi pripravijo načrt, v katerem je podrobneje določeno njihovo sodelovanje. ⇦

🡻 1070/2009 člen 2(1)

~~4. Nacionalni nadzorni organi med seboj tesno sodelujejo, da bi zagotovili ustrezni nadzor izvajalcev navigacijskih služb z veljavnim dovoljenjem iz ene države članice, ki pa izvajajo storitve, povezane z zračnim prostorom, ki je v pristojnosti druge države članice. Takšno sodelovanje vključuje tudi dogovore za ravnanje v primerih neizpolnjevanja skupnih veljavnih predpisov iz člena 6 ali pogojev iz Priloge II.~~

🡻 1070/2009 člen 2(1)

~~5. V primeru čezmejnega izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, takšni dogovori vključujejo sporazum o medsebojnem priznavanju nadzornih nalog iz odstavkov 1 in 2 ter rezultatov teh nalog. Medsebojno priznanje se uporablja tudi, kadar se sprejmejo dogovori med nacionalnimi nadzornimi organi o priznanju certifikacijskega postopka za izvajalce storitev.~~

⇩ novo

4. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti druge države članice je v sporazumih iz odstavka 3 določeno vzajemno priznavanje nadzornih nalog iz te uredbe, ki jih opravlja vsak organ, in rezultatov opravljanja teh nalog. Prav tako je določeno, kateri nacionalni nadzorni organ je pristojen za podeljevanje gospodarskih spričeval iz člena 6.

🡻 1070/2009 člen 2(1)

(prilagojeno)

⇨ novo

~~6~~5. ~~Če~~ ⌦ Kadar ⌫ nacionalna zakonodaja ~~tako~~ to dovoljuje in zaradi regionalnega sodelovanja, lahko nacionalni nadzorni organi ~~lahko~~ tudi sklepajo sporazume ⌦ o ⌫ ~~tudi glede~~ delitvi odgovornosti pri nadzornih nalogah ~~nadzora~~. ⇨ O teh sporazumih uradno obvestijo Komisijo. ⇦

🡻 1070/2009 člen 2(1)

~~*Člen 3*~~

~~Kvalificirani subjekti~~

~~1. Nacionalni nadzorni organi lahko v celoti ali delno prenesejo inšpekcijski nadzor in preglede iz člena 2(2) na kvalificirane subjekte, ki izpolnjujejo zahteve iz Priloge I.~~

~~2. Takšen prenos, ki ga izda nacionalni nadzorni organ, je veljaven v vsej Skupnosti za obnovljivo obdobje treh let. Nacionalni nadzorni organi lahko za izvedbo inšpekcijskega nadzora in pregledov zadolžijo kateri koli kvalificiran subjekt, ki se nahaja v Skupnosti.~~

🡻 1070/2009 člen 1(5)

~~*Člen 10*~~

~~Posvetovanje zainteresiranih strani~~

~~1. Države članice, ki ukrepajo skladno s svojo nacionalno zakonodajo, uvedejo posvetovalne mehanizme za ustrezno sodelovanje zainteresiranih strani, vključno s predstavniškimi organi strokovnega osebja, pri izvajanju enotnega evropskega neba.~~

↓ 550/2004 (prilagojeno)

POGLAVJE III

~~**PRAVILA ZA**~~ IZVAJANJE SLUŽB

↓ 550/2004 (prilagojeno)

~~Člen 6~~

~~**Skupne zahteve**~~

~~Skupne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa se določijo v skladu s postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe. Skupne zahteve vključujejo naslednje elemente:~~

- ~~tehnično in operativno usposobljenost in ustreznost,~~
- ~~sisteme in postopke za upravljanje varnosti in kakovosti,~~
- ~~sisteme javljanja,~~
- ~~kakovost storitev,~~
- ~~finančno sposobnost,~~
- ~~kritje odgovornosti in zavarovalno kritje,~~
- ~~lastniško in organizacijsko strukturo, zlasti preprečevanje navzkrižja interesov,~~
- ~~človeške vire, zlasti ustrezne načrte zaposlovanja,~~
- ~~varovanje.~~

Člen 6~~7~~

~~Certificiranje~~ ⌦ **Podeljevanje gospodarskih spričeval** ⌫ ⌦ **in zahteve za** ⌫ **izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa**

~~1. Za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v Skupnosti morajo države članice izvesti certificiranje.~~

↓ 550/2004

~~2. Vloge za certificiranje naj izvajalec predloži nacionalnemu nadzornemu organu države članice, v kateri ima glavni poslovni sedež in uradni sedež, če ta obstaja.~~

⇩ novo

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa imajo poleg spričeval, ki jih morajo imeti v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139, tudi gospodarsko spričevalo. To gospodarsko

spričevalo se izda na podlagi vloge, ko vložnik dokaže zadostno finančno trdnost ter pridobi ustrezno kritje odgovornosti in zavarovalno kritje.

Gospodarsko spričevalo iz tega odstavka se lahko omeji, začasno odvzame ali prekliče, če imetnik ne izpolnjuje več zahtev za izdajo in ohranitev takega spričevala.

2. Subjekt, ki ima gospodarsko spričevalo iz odstavka 1 in spričevalo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139, ima pravico, da uporabnikom zračnega prostora v Uniji pod nediskriminatornimi pogoji zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, brez poseganja v člen 7(2).

3. Za gospodarsko spričevalo iz odstavka 1 in spričevalo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139 lahko velja eden ali več pogojev iz Priloge I. Taki pogoji so objektivno utemeljeni, nediskriminatorni, sorazmerni in pregledni. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 36 zaradi spremembe seznama iz Priloge I, da se zagotovijo enaki gospodarski pogoji in zanesljivo izvajanje služb.

4. Nacionalni nadzorni organi države članice, v kateri ima fizična ali pravna oseba, ki vloži vlogo za gospodarsko spričevalo, glavni kraj poslovanja ali, če ta oseba nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima prebivališče ali sedež, so odgovorni za naloge iz tega člena v zvezi z gospodarskimi spričevali. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti več držav članic so odgovorni nacionalni nadzorni organi, ki so določeni v skladu s členom 5(4).

5. Za namene odstavka 1 nacionalni nadzorni organi:

(a) sprejemajo in ocenjujejo vloge, ki so jim bile predložene, ter po potrebi izdajo ali obnovijo gospodarska spričevala;

(b) izvajajo nadzor nad imetniki gospodarskih spričeval.

6. Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) sprejme izvedbena pravila v zvezi s podrobnimi zahtevami glede finančne trdnosti, zlasti finančne stabilnosti in finančne odpornosti, pa tudi glede kritja odgovornosti in zavarovalnega kritja. Za zagotovitev enotnega izvajanja odstavkov (1), (4) in (5) tega člena in skladnosti z njimi Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe o pravilih in postopkih podeljevanja spričeval ter izvajanja preiskav, inšpekcijskih pregledov, presoj in drugih dejavnosti spremljanja, ki so potrebne za to, da lahko nacionalni nadzorni organ učinkovito nadzira subjekte, za katere se uporablja ta uredba.

↓ 550/2004

~~3. Nacionalni nadzorni organi izdajo dovoljenja izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, če ti izpolnjujejo splošne zahteve iz člena 6. Dovoljenja se lahko izdajo posamezno za vsako vrsto navigacijske službe zračnega prometa, kakor je opredeljeno v členu 2 okvirne uredbe, ali za sveženj takšnih služb, *med drugim*, kadar izvajalec služb zračnega prometa, ne glede na to kakšen je njegov pravni status, deluje in vzdržuje svoje lastne komunikacijske, navigacijske in nadzorovalne sisteme. Dovoljenja je treba redno kontrolirati.~~

~~4. Z dovoljenjem so določene pravice in obveznosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti nediskriminatorni dostop uporabnikov zračnega prostora do teh služb s posebnim poudarkom na varnosti. Pri izdaji dovoljenj se lahko upoštevajo le pogoji iz Priloge II. Ti pogoji se utemeljujejo objektivno, brez razlikovanja, sorazmerno in transparentno.~~

~~5. Države članice ne glede na odstavek 1 lahko dovolijo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v celotnem zračnem prostoru v njihovi pristojnosti ali v delu tega zračnega~~

~~prostora, ne da bi izdale dovoljenje, kadar jim izvajalec nudi predvsem premike zrakoplovov, ki ne spadajo v splošni zračni promet. V takih primerih zadevna država članica obvesti Komisijo in druge države članice o svoji odločitvi in ukrepih, ki jih je sprejela, za izpolnjevanje skupnih zahtev v največji možni meri.~~

↓ 1070/2009 člen 2(3)

~~7. Nacionalni nadzorni organi nadzirajo izpolnjevanje skupnih zahtev in pogojev, navedenih v dovoljenju. Podrobne navedbe takšnega nadziranja so vključene v letna poročila, ki jih države članice predložijo v skladu s členom 12(1) okvirne uredbe. Če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da nosilec dovoljenja ne izpolnjuje več teh zahtev ali pogojev, sprejme primerne ukrepe ob zagotavljanju neprekinjenega delovanja služb, pod pogojem, da varnost ni ogrožena. Ti ukrepi lahko vključujejo razveljavitev dovoljenja.~~

↓ 550/2004

~~8. Država članica prizna vsako dovoljenje, ki ga druga država članica izda v skladu s tem členom.~~

~~9. V izjemnih okoliščinah lahko države članice izpolnjevanje tega člena odložijo za šest mesecev od datuma, ki izhaja iz člena 19(2). Države članice obvestijo Komisijo o takšnem odlogu in navedejo razloge zanj.~~

↓ 1070/2009 člen 2(4)

⇨ novo

Člen 7~~8~~

~~Določitev~~ Imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa

1. Države članice zagotavljajo izvajanje storitev zračnega prometa na izključni podlagi ~~na ekskluzivni osnovi~~ v specifičnih blokih zračnega prostora~~, ki je~~ v njihovi pristojnosti. V ta namen države članice ~~določijo izvajalca storitev služb zračnega prometa, ki ima veljavno dovoljenje v Skupnosti.~~ ⇨ posamezno ali skupaj imenujejo enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa. Izvajalci služb zračnega prometa izpolnjujejo naslednje pogoje ⇦:

⇩ novo

(a) imajo veljavno spričevalo ali veljavno izjavo iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/1139 in gospodarsko spričevalo v skladu s členom 6(1).

(b) izpolnjujejo nacionalne varnostne in obrambne zahteve.

Vsak sklep o imenovanju izvajalca služb zračnega prometa velja največ deset let. Države članice se lahko odločijo, da podaljšajo imenovanje izvajalca služb zračnega prometa.

↓ 1070/2009 člen 2(4) (prilagojeno) ⇨ novo

2. ~~Za zagotavljanje čezmejnih storitev države članice zagotovijo, da izvajanja tega člena in člena 10(3) ne preprečuje njihov nacionalni pravni sistem z zahtevo, da so izvajalci služb zračnega prometa, ki izvajajo storitve v zračnem prostoru, v pristojnosti te države članice~~ ⇨ Za imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa ne velja noben pogoj, ki bi od njih zahteval, da ⇦:

(a) so v neposredni lasti ali v večinski lasti ~~te~~ države članice ⌦, ki jih je imenovala, ⌫ ali njenih državljanov;

(b) imajo glavni kraj poslovanja ~~ni sedež~~ ali registrirani ~~uradni~~ sedež na ozemlju ~~te~~ države članice, ⌦ ki jih je imenovala; ⌫ ~~ali~~

(c) uporabljajo le zmogljivosti v ~~tej~~ državi članici ⌦ , ki jih je imenovala ⌫.

3. Države članice ~~opredelijo~~ ⇨ določijo ⇦ pravice in obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati ~~določeni~~ izvajalci služb zračnega prometa ⇨ , ki jih imenujejo posamezno ali skupaj. ⇦ Te obveznosti ~~lahko~~ vključujejo pogoje ~~v zvezi s pravočasnim~~ ⌦ za dajanje na voljo ⌫ ~~informiranjem~~ ⌦ ustreznih podatkov ⌫, ki omogočajo identifikacijo vseh premikov zrakoplovov v zračnem prostoru ~~, ki je~~ v njihovi pristojnosti.

↓ 1070/2009 člen 2(4)

~~4. Države članice imajo diskrecijsko pravico pri izbiri izvajalca službe zračnega prometa pod pogojem, da ta izpolnjuje zahteve in pogoje iz členov 6 in 7.~~

~~5. Za funkcionalne bloke zračnega prostora, opredeljene v skladu s členom 9a, ki so v zračnem prostoru v pristojnosti več kakor ene države članice, države članice v skladu z odstavkom 1 tega člena skupaj določijo enega ali več izvajalcev storitev služb zračnega prometa vsaj en mesec pred vzpostavitvijo bloka zračnega prostora.~~

~~4~~6. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vseh odločitvah v okviru tega člena glede ~~določitve~~ imenovanja izvajalcev služb zračnega prometa v specifičnih blokih zračnega prostora ~~, ki je~~ v njihovi pristojnosti.

⇩ novo

Člen 8

Pogoji v zvezi z izvajanjem služb CNS, AIS, ADS, MET in služb zračnega prometa na terminalih

1. Kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, se lahko izvajalci služb zračnega prometa odločijo, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb CNS, AIS, ADS ali MET.

Kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, države članice upravljavcem letališč dovolijo, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb zračnega prometa na terminalih za aerodromsko kontrolo.

Poleg tega lahko države članice, kadar to omogoča povečanje stroškovne učinkovitosti v korist uporabnikov zračnega prostora, dovolijo upravljavcem letališč ali zadevnemu nacionalnemu nadzornemu organu, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb zračnega prometa na terminalih za priletno kontrolo.

2. Naročanje storitev pod tržnimi pogoji poteka na podlagi enakih, nediskriminatornih in preglednih pogojev v skladu s pravom Unije, vključno s pravili o konkurenci iz Pogodbe. Razpisni postopki za naročanje zadevnih storitev so zasnovani tako, da omogočajo učinkovito sodelovanje konkurenčnih izvajalcev v teh postopkih, vključno z rednim ponovnim odpiranjem konkurence.

3. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da je izvajanje služb zračnega prometa na rutah organizacijsko ločeno od izvajanja služb CNS, AIS, ADS, MET in služb zračnega prometa na terminalih ter da se upošteva zahteva glede ločevanja računov iz člena 25(3).

4. Izvajalec služb CNS, AIS, ADS, MET ali služb zračnega prometa na terminalih je lahko za izvajanje služb v državi članici izbran le, kadar:

(qqqq) ima spričevalo v skladu s členom 6(1) in 6(2);

(rrrr) je njegov glavni kraj poslovanja na ozemlju države članice;

(ssss) države članice ali državljani držav članic imajo v lasti več kot 50 % izvajalca služb in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen če ni drugače določeno v sporazumu s tretjo državo, katerega pogodbenica je Unija; in

(tttt) izvajalec služb izpolnjuje nacionalne varnostne in obrambne zahteve.

5. Členi 14, 17 in 19 do 22 se ne uporabljajo za izvajalce služb zračnega prometa na terminalih, imenovane na podlagi postopka javnega naročanja v skladu z drugim in tretjim pododstavkom odstavka 1. Navedeni izvajalci služb zračnega prometa na terminalih nacionalnemu nadzornemu organu in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti za namene spremljanja predložijo podatke o uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

6. Nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da so naročila izvajalcev služb zračnega prometa in upravljavcev letališč iz odstavka 1 skladna z odstavkom 2, in po potrebi uvedejo popravne ukrepe. V primeru služb zračnega prometa na terminalih so navedeni organi odgovorni za odobritev razpisnih zahtev za službe zračnega prometa na terminalih, ki vključujejo zahteve glede kakovosti storitev. Nacionalni nadzorni organi zadeve v zvezi z uporabo pravil o konkurenci predložijo nacionalnemu organu, pristojnemu za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003.

Člen 9

Izvajanje skupnih informacijskih služb

1. Kadar se izvajajo skupne informacijske službe, so razširjeni podatki celoviti in ustrezne kakovosti, da se omogoči varno izvajanje služb za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov.

2. Cena storitev skupnih informacijskih služb temelji na fiksnih in spremenljivih stroških zagotavljanja zadevne storitve in lahko poleg tega vključuje pribitek, ki odraža ustrezno ravnotežje med tveganjem in donosnostjo.

Stroški iz prvega pododstavka se prikažejo na računu, ki je ločen od računov za vse druge dejavnosti zadevnega upravljavca, in so javno dostopni.

3. Izvajalec skupnih informacijskih služb določi ceno v skladu z odstavkom 2, ki jo oceni in odobri zadevni nacionalni nadzorni organ.

4. Za operacije v specifičnih obsegih zračnega prostora, ki jih države članice določijo za operacije brezpilotnih zrakoplovov, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v realnem času zagotovijo razpoložljivost ustreznih operativnih podatkov. Izvajalci skupnih informacijskih služb navedene podatke uporabljajo samo za operativne namene služb, ki jih izvajajo. Dostop do ustreznih operativnih podatkov se izvajalcem skupnih informacijskih služb odobri na nediskriminatorni podlagi, brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike.

Cene dostopa do takih podatkov temeljijo na mejnih stroških zagotavljanja razpoložljivosti podatkov.

🡻 550/2004

~~*Člen 9*~~

~~**Določitev izvajalcev meteoroloških služb**~~

~~1. Države članice lahko določijo izvajalca meteoroloških služb, ki na ekskluzivni osnovi v celoti ali delno zagotavljajo meteorološke podatke za celoten ali delni zračni prostor v njihovi pristojnosti ob upoštevanju varnostnih načel.~~

~~2. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vsaki odločitvi v okviru tega člena glede določitve izvajalca služb letalske meteorologije.~~

🡻 1070/2009 člen 1(5)

(prilagojeno)

⇨ novo

Člen *~~10~~11*

~~**Načrt izvedbe**~~ ⌦ **Program uspešnosti** ⌫

1. Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu, se ~~vzpostavi~~ ~~načrt izvedbe~~ za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ⇨ v skladu s tem členom in členi 11 do 18 uporablja ⇦ ⌦ program uspešnosti ⌫. ~~Vključuje:~~

2. Program uspešnosti se izvaja v referenčnih obdobjih, ki trajajo najmanj dve leti in največ pet let. Program uspešnosti vključuje:

(a) ⌦ vseevropske ⌫ cilje uspešnosti ~~na ravni celotne Skupnosti , kar zadeva~~ ⌦ na ključnih ⌫ ~~bistvenih —~~ področjih uspešnosti glede ~~varnosti,~~ okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti ⇨ za vsako referenčno obdobje ⇦;

(b) ~~nacionalne~~ načrte ⌦ uspešnosti ⌫ ~~ali načrte za funkcionalne bloke zračnega prostora~~, ki vključujejo ⇨ zavezujoče ⇦ cilje ~~učinkovitosti~~ ⌦ uspešnosti ⌫ ~~, ki zagotavljajo skladnost s cilji učinkovitosti na ravni celotne Skupnosti,~~ ⇨ na ključnih področjih uspešnosti iz točke (a) za vsako referenčno obdobje ⇦; ~~ter~~

(c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti ~~navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja~~ ⇨ na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti ⇦.

Komisija lahko doda dodatna ključna področja uspešnosti za določanje ciljev uspešnosti ali spremljanje, kadar je to potrebno za izboljšanje uspešnosti.

~~2. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) imenuje Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni javni organ, da deluje kot „organ za oceno uspešnosti“. Vloga organa za oceno uspešnosti je, da ob usklajevanju z nacionalnimi nadzornimi organi pomaga Komisiji in da na zahtevo pomaga nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1. Komisija zagotovi, da organ za oceno uspešnosti pri izvajanju nalog, ki mu jih naloži Komisija, deluje neodvisno.~~

~~3.~~ ~~(a) Komisija sprejme cilje uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), potem ko upošteva ustrezne prispevke nacionalnih nadzornih organov na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.~~

~~(b)~~ ~~Nacionalne načrte ali načrte funkcionalnih blokov zračnega prostora iz točke (b) odstavka 1 pripravijo nacionalni nadzorni organi, sprejmejo pa jih države članice. Ti načrti vključujejo obvezujoče nacionalne cilje ali cilje na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ter ustrezne sisteme spodbud, kot jih sprejmejo države članice. Načrti se oblikujejo ob posvetovanju z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, zastopniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi z operatorji letališč in letališkimi koordinatorji.~~

~~(c)~~ ~~Skladnost nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora s cilji uspešnosti za vso Skupnost oceni Komisija in pri tem uporabi merila za ocenjevanje iz točke (d) odstavka 6.~~

~~Če Komisija ugotovi, da eden ali več nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje(-jo) meril za ocenjevanje, se lahko v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) odloči, da izda priporočilo, naj zadevni nacionalni nadzorni organi predlagajo revidirane cilje uspešnosti. Zadevne države članice sprejmejo revidirane cilje uspešnosti in ustrezne ukrepe, o katerih pravočasno obvestijo Komisijo.~~

~~Če Komisija ugotovi, da revidirani cilji uspešnosti in ustrezni ukrepi niso primerni, v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) odloči, da zadevne države članice sprejmejo korektivne ukrepe.~~

~~Sicer se Komisija ob podpori ustreznih dokazov lahko odloči, da revidira cilje uspešnosti za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3).~~

~~(d)~~ ~~Referenčno obdobje za načrt izvedbe obsega najmanj tri leta in največ pet let. Če v tem obdobju nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora niso izpolnjeni, države članice in/ali nacionalni nadzorni organi uporabijo ustrezne~~

~~ukrepe, ki so jih opredelili. Prvo referenčno obdobje obsega prva tri leta po sprejetju izvedbenih pravil iz odstavka 6.~~

~~(e) Komisija izvaja redno ocenjevanje izpolnjevanja ciljev uspešnosti in rezultate predstavlja Odboru za enotno nebo.~~

3. ~~Pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1 se uporabijo naslednji postopki:~~ ⌦ Točke (a), (b) in (c) odstavka 2 temeljijo na ⌫:

(a) zbiranju, ~~preverjanju~~ ⌦ potrjevanju ⌫, proučevanju, vrednotenju in razširjanju ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter pridobljenih~~zbranih~~ od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci ~~storitev~~ navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, ~~operatorji~~ ⌦ upravljavci ⌫ letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, ⇨ pristojnimi nacionalnimi organi, ⇦ državami članicami ⇨ , Agencijo, upravljavcem omrežja ⇦ in Eurocontrolom;

⇩ novo

(b) ključnih kazalnikih uspešnosti za določanje ciljev na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;

(c) kazalnikih za spremljanje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;

(d) metodologiji za pripravo načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa ter metodologiji za pripravo načrta uspešnosti in ciljev uspešnosti za funkcije omrežja;

(e) ocenjevanju osnutkov načrtov in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja;

(f) spremljanju načrtov uspešnosti, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja na revizijo načrtov in ciljev uspešnosti ter na revizijo vseevropskih ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju;

(g) primerjavi izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa;

(h) sistemih spodbud, vključno z uporabo odvračilnih finančnih dejavnikov, kadar izvajalec služb zračnega prometa v referenčnem obdobju ne izpolnjuje ustreznih zavezujočih ciljev uspešnosti ali kadar ni izvedel ustreznih skupnih projektov iz člena 35. Pri takih odvračilnih finančnih dejavnikih se zlasti upošteva poslabšanje ravni kakovosti storitev, ki jih zagotavlja navedeni izvajalec, zaradi neizpolnjevanja ciljev uspešnosti ali neizvajanja skupnih projektov, in vpliv tega na omrežje;

(i) mehanizmih delitve tveganja v zvezi s prometom in stroški;

(j) časovnih razporedih za določanje ciljev, oceno načrtov in ciljev uspešnosti, spremljanje in primerjalno analizo;

(k) metodologiji porazdelitve stroškov, ki so skupni navigacijskim službam zračnega prometa na rutah in na terminalih, med obe kategoriji služb;

(l) mehanizmih za obravnavanje nepredvidljivih in pomembnih dogodkov, ki pomembno vplivajo na izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin.

Člen 11

Določitev vseevropskih ciljev uspešnosti

1. Komisija sprejme vseevropske cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti za vsako referenčno obdobje v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2) in z odstavkoma 2 in 3 tega člena. Komisija lahko v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti določi dopolnilne izhodiščne vrednosti, razčlenjene vrednosti ali referenčne skupine, da bi omogočila oceno in odobritev osnutkov načrtov uspešnosti v skladu z merili iz člena 13(3).

2. Vseevropski cilji uspešnosti iz odstavka 1 se opredelijo na podlagi naslednjih bistvenih meril:

(a) spodbujajo postopne in stalne izboljšave v zvezi z operativno in gospodarsko uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa;

(b) so realistični in dosegljivi v zadevnem referenčnem obdobju, hkrati pa spodbujajo dolgoročnejši strukturni in tehnološki razvoj, ki omogoča učinkovito, trajnostno in zanesljivo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Komisija pri pripravi svojih sklepov o vseevropskih ciljih uspešnosti zbira vse potrebne prispevke zainteresiranih strani. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti z mnenjem pomaga Komisiji na njeno zahtevo pri analizi in pripravi navedenih sklepov.

Člen 12

Razvrstitev navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in na terminalih

1. Pred začetkom vsakega referenčnega obdobja vsaka država članica uradno obvesti Komisijo, katere navigacijske službe zračnega prometa, ki se bodo v navedenem obdobju izvajale v zračnem prostoru v njeni pristojnosti, namerava razvrstiti kot navigacijske službe zračnega prometa na rutah oziroma kot navigacijske službe zračnega prometa na terminalih. Hkrati vsaka država članica uradno obvesti Komisijo o imenovanih izvajalcih služb zračnega prometa, ki izvajajo zadevne službe.

2. Komisija pravočasno in pred začetkom ustreznega referenčnega obdobja sprejme izvedbene sklepe, naslovljene na posamezne države članice, o tem, ali predvidena razvrstitev zadevnih služb izpolnjuje merila iz točk (28) in (55) člena 2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti z mnenjem pomaga Komisiji na njeno zahtevo pri analizi in pripravi navedenih sklepov.

3. Kadar je v sklepu, sprejetem v skladu z odstavkom 2, ugotovljeno, da predvidena razvrstitev ne izpolnjuje meril iz točk (28) in (55) člena 2, zadevna država članica ob upoštevanju navedenega sklepa predloži novo uradno obvestilo, ki ustreza navedenim merilom. Komisija v skladu z odstavkom 2 sprejme sklep o tem uradnem obvestilu.

4. Zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa osnutke načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in na terminalih pripravijo na podlagi razvrstitev, za katere je Komisija ugotovila, da so v skladu z merili iz točk (28) in (55) člena 2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti se pri ocenjevanju porazdelitve stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih na podlagi člena 13(3) opre na iste razvrstitve.

Člen 13

Načrti uspešnosti in cilji uspešnosti imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa za navigacijske službe zračnega prometa na rutah

1. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa na rutah za vsako referenčno obdobje sprejmejo osnutke načrtov uspešnosti za vse navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki jih izvajajo in katerih storitve po potrebi naročijo od drugih izvajalcev.

Osnutki načrtov uspešnosti se sprejmejo po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. V navedenih osnutkih načrtov uspešnosti se upošteva evropski osrednji načrt ATM. Osnutki načrtov uspešnosti so javno dostopni.

2. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah iz odstavka 1 vključujejo ustrezne informacije, ki jih zagotovi upravljavec omrežja. Pred sprejetjem navedenih osnutkov načrtov se imenovani izvajalci služb zračnega prometa posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in po potrebi z vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji. Navedene načrte predložijo tudi pristojnemu nacionalnemu organu, odgovornemu za podeljevanje spričeval, ki preveri skladnost z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe.

3. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki so skladni z zadevnimi vseevropskimi cilji uspešnosti na vseh ključnih področjih uspešnosti in izpolnjujejo dodatne pogoje iz tretjega pododstavka.

Skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah z vseevropskimi cilji uspešnosti se določi v skladu z naslednjimi merili:

(a) primerjavo ciljev uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti z razčlenjenimi vrednostmi, če so bile te razčlenjene vrednosti določene v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti;

(b) vrednotenjem izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za celotno obdobje, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(c) primerjavo načrtovane ravni uspešnosti zadevnega izvajalca služb zračnega prometa z drugimi izvajalci služb zračnega prometa, ki so del iste referenčne skupine.

Poleg tega mora osnutek načrta uspešnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) ključne predpostavke, ki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev in za ukrepe, namenjene doseganju ciljev v referenčnem obdobju, vključno z izhodiščnimi vrednostmi, napovedmi prometa in uporabljenimi gospodarskimi predpostavkami, morajo biti točne, ustrezne in skladne;

(b) osnutek načrta uspešnosti mora biti popoln v smislu podatkov in podpornega gradiva;

(c) stroškovne osnove za pristojbine morajo biti skladne s členom 20.

4. Porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih oceni Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti na podlagi metodologije iz člena 10(3)(k) in razvrstitve različnih služb, ki jo oceni Komisija v skladu s členom 12.

5. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah iz odstavka 1, po potrebi vključno s porazdelitvijo stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih, se predložijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti v oceno in odobritev.

6. V primeru imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, ki izvaja tako navigacijske službe zračnega prometa na rutah kakor tudi navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti najprej oceni porazdelitev stroškov med zadevnimi službami v skladu z odstavkom 4.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da porazdelitev stroškov ni v skladu z metodologijo ali razvrstitvijo iz odstavka 4, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži nov osnutek načrta uspešnosti, ki je v skladu z navedeno metodologijo in navedeno razvrstitvijo.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da je porazdelitev stroškov v skladu z navedeno metodologijo in navedeno razvrstitvijo, o tem sprejme sklep ter obvesti zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa in zadevni nacionalni nadzorni organ. Ugotovitve navedenega sklepa v zvezi s porazdelitvijo stroškov so za namene ocene osnutka načrta uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz člena 14 za nacionalni nadzorni organ zavezujoče.

7. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti oceni cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in načrte uspešnosti v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar se uporablja odstavek 6, se ta ocena opravi po sprejetju sklepa o porazdelitvi stroškov v skladu s četrtim pododstavkom odstavka 6.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga odobri.

Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da eden ali več ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah ni v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti ali da načrt uspešnosti ne izpolnjuje dodatnih pogojev iz odstavka 3, odobritev zavrne.

8. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti zavrne odobritev osnutka načrta uspešnosti v skladu z odstavkom 7, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti, vključno po potrebi z revidiranimi cilji.

9. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti oceni revidirani osnutek načrta uspešnosti iz odstavka 8 v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti odobri.

Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti ne izpolnjuje navedenih meril in pogojev, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti zavrne njegovo odobritev in od imenovanega izvajalca služb zračnega prometa zahteva, da predloži končni osnutek načrta uspešnosti.

Kadar je revidirani osnutek načrta uspešnosti, predložen v skladu z odstavkom 8, zavrnjen, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti za zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa določi cilje uspešnosti v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, pri čemer upošteva ugotovitve sklepa iz odstavka 7. Končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je tako določila Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter ukrepe za doseganje navedenih ciljev.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 8, zavrnjena samo zato, ker ni v skladu s pogoji iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da niso izpolnjeni.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 8, zavrnjena, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in ker poleg tega ne izpolnjuje pogojev iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je določila Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s tretjim pododstavkom, in ukrepe za doseganje navedenih ciljev ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovila, da niso izpolnjeni.

10. Osnutke načrtov uspešnosti, ki jih je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti odobrila, zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo kot dokončne načrte in so javno dostopni.

11. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v rokih iz izvedbenih aktov, ki se sprejmejo v skladu s členom 18, izdaja redna poročila o spremljanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in funkcij omrežja, vključno z rednimi ocenami doseganja vseevropskih ciljev uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki jih izvajajo izvajalci služb zračnega prometa, ter javno objavo rezultatov teh ocen.

Imenovani izvajalec služb zračnega prometa zagotovi informacije in podatke, potrebne za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa. To vključuje informacije in podatke v zvezi z dejanskimi stroški in prihodki. Kadar cilji uspešnosti niso doseženi ali načrt uspešnosti ni pravilno izveden, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti izda sklepe, s katerimi zahteva, da izvajalci služb zračnega prometa izvedejo popravne ukrepe. Ti popravni ukrepi lahko vključujejo, kadar je to objektivno potrebno, zahtevo, da izvajalec služb zračnega prometa izvajanje zadevnih služb prenese na drugega izvajalca služb zračnega prometa. Kadar cilji uspešnosti še vedno niso doseženi ali se načrt uspešnosti še naprej nepravilno izvaja ali kadar se naloženi popravni ukrepi ne izvajajo ali se ne izvajajo pravilno, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s členom 24(2) izvede preiskavo in Komisiji poda mnenje. Komisija lahko ukrepa v skladu s členom 24(3).

Člen 14

Načrti uspešnosti in cilji uspešnosti imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

1. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa na terminalih za vsako referenčno obdobje sprejmejo osnutke načrtov uspešnosti za vse navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki jih izvajajo in katerih storitve po potrebi naročijo od drugih izvajalcev.

Osnutki načrtov uspešnosti se sprejmejo po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. V

navedenih osnutkih načrtov uspešnosti se upošteva evropski osrednji načrt ATM. Osnutki načrtov uspešnosti so javno dostopni.

2. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz odstavka 1 vključujejo ustrezne informacije, ki jih zagotovi upravljavec omrežja. Pred sprejetjem navedenih osnutkov načrtov se imenovani izvajalci služb zračnega prometa posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in po potrebi z vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji. Navedene načrte predložijo tudi pristojnemu nacionalnemu organu, odgovornemu za podeljevanje spričeval, ki preveri skladnost z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe.

3. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih vključujejo cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki so skladni z zadevnimi vseevropskimi cilji uspešnosti na vseh ključnih področjih uspešnosti in izpolnjujejo dodatne pogoje iz tretjega pododstavka.

Skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih z vseevropskimi cilji uspešnosti se določi v skladu z naslednjimi merili:

(a) primerjavo ciljev uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti z razčlenjenimi vrednostmi, če so bile te razčlenjene vrednosti določene v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti;

(b) vrednotenjem izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za celotno obdobje, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(c) primerjavo načrtovane ravni uspešnosti zadevnega izvajalca služb zračnega prometa z drugimi izvajalci služb zračnega prometa, ki so del iste referenčne skupine.

Poleg tega mora osnutek načrta uspešnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) ključne predpostavke, ki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev in za ukrepe, namenjene doseganju ciljev v referenčnem obdobju, vključno z izhodiščnimi vrednostmi, napovedmi prometa in uporabljenimi gospodarskimi predpostavkami, morajo biti točne, ustrezne in skladne;

(b) osnutek načrta uspešnosti mora biti popoln v smislu podatkov in podpornega gradiva;

(c) stroškovne osnove za pristojbine morajo biti skladne s členom 20.

4. Osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih iz odstavka 1 se predložijo nacionalnemu nadzornemu organu v oceno in odobritev.

5. V primeru imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, ki izvaja tako navigacijske službe zračnega prometa na rutah kakor tudi navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, se nacionalnemu nadzornemu organu predloži osnutek načrta uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, glede katerega je Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v skladu s tretjim pododstavkom člena 13(6) sprejela pozitivni sklep o porazdelitvi stroškov.

6. Nacionalni nadzorni organ oceni cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih in načrte uspešnosti v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar se uporablja odstavek 5, se nacionalni nadzorni organ pri svoji oceni opre na ugotovitve sklepa Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi s porazdelitvijo stroškov.

Kadar nacionalni nadzorni organ ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga odobri.

Kadar nacionalni nadzorni organ ugotovi, da eden ali več ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih ni v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti ali da načrt uspešnosti ne izpolnjuje dodatnih pogojev iz odstavka 3, odobritev zavrne.

7. Kadar nacionalni nadzorni organ zavrne odobritev osnutka načrta uspešnosti v skladu z odstavkom 6, zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti, vključno po potrebi z revidiranimi cilji.

8. Nacionalni nadzorni organ oceni revidirani osnutek načrta uspešnosti iz odstavka 7 v skladu z merili in pogoji iz odstavka 3. Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje navedena merila in pogoje, ga nacionalni nadzorni organ odobri.

Kadar revidirani osnutek načrta uspešnosti ne izpolnjuje navedenih meril in pogojev, nacionalni nadzorni organ zavrne njegovo odobritev in od imenovanega izvajalca služb zračnega prometa zahteva, da predloži končni osnutek načrta uspešnosti.

Kadar je revidirani osnutek načrta uspešnosti, predložen v skladu z odstavkom 7, zavrnjen, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, nacionalni nadzorni organ za zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa določi cilje uspešnosti v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, pri čemer upošteva ugotovitve sklepa iz odstavka 6. Končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je tako določil nacionalni nadzorni organ, ter ukrepe za doseganje navedenih ciljev.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 7, zavrnjena samo zato, ker ni v skladu s pogoji iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti, za katere je nacionalni nadzorni organ ugotovil, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je nacionalni nadzorni organi ugotovil, da niso izpolnjeni.

Kadar je odobritev revidiranega osnutka načrta uspešnosti, predloženega v skladu z odstavkom 7, zavrnjena, ker vključuje cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in ker poleg tega ne izpolnjuje pogojev iz tretjega pododstavka odstavka 3, končni osnutek načrta uspešnosti, ki ga predloži zadevni imenovani izvajalec služb zračnega prometa, vključuje cilje uspešnosti, ki jih je določil nacionalni nadzorni organ v skladu s tretjim pododstavkom, in ukrepe za doseganje navedenih ciljev ter spremembe, potrebne glede na pogoje, za katere je nacionalni nadzorni organ ugotovil, da niso izpolnjeni.

9. Osnutke načrtov uspešnosti, ki jih je nacionalni nadzorni organ odobril, zadevni imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo kot dokončne načrte in so javno dostopni.

10. Zadevni nacionalni nadzorni organ izdaja redna poročila o spremljanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, vključno z rednimi ocenami doseganja ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki jih izvajajo izvajalci služb zračnega prometa, in javno objavo rezultatov teh ocen.

Imenovani izvajalec služb zračnega prometa zagotovi informacije in podatke, potrebne za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa. To vključuje informacije in podatke v zvezi z dejanskimi stroški in prihodki.

Kadar cilji uspešnosti niso doseženi ali načrt uspešnosti ni pravilno izveden, nacionalni nadzorni organ izda sklepe, s katerimi zahteva, da izvajalci služb zračnega prometa izvedejo

popravne ukrepe. Ti popravni ukrepi lahko vključujejo, kadar je to objektivno potrebno, zahtevo, da izvajalec služb zračnega prometa izvajanje zadevnih služb prenese na drugega izvajalca služb zračnega prometa. Kadar cilji uspešnosti še vedno niso doseženi ali se načrt uspešnosti še naprej nepravilno izvaja ali kadar se naloženi popravni ukrepi ne izvajajo ali se ne izvajajo pravilno, nacionalni nadzorni organ zaprosi Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti, da v skladu s členom 24(2) izvede preiskavo, Komisija pa lahko v skladu s členom 24(3) ukrepa.

11. Države članice zagotovijo, da so odločitve, ki jih sprejme nacionalni nadzorni organ v skladu s tem členom, predmet sodnega nadzora.

12. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti opravlja naloge nacionalnega nadzornega organa v skladu s členom 3(8), se osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih predložijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti skupaj z osnutki načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah. Kadar Agencija sprejme sklep o porazdelitvi stroškov iz tretjega pododstavka člena 13(6), je ta sklep zanjo zavezujoč za namene ocene osnutkov načrtov uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih.

Člen 15

Naloge Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti pri spremljanju vseevropskih ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

1. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti redno pripravlja vseevropski pregled uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih in povezavo z vseevropskimi cilji uspešnosti.

2. Za namene priprave pregleda iz točke 1 nacionalni nadzorni organi svoja poročila iz člena 14(10) priglasijo Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti in predložijo vse druge informacije, ki jih lahko v ta namen zahteva Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti.

Člen 16

Načrt uspešnosti omrežja

1. Upravljavec omrežja za vsako referenčno obdobje pripravi osnutek načrta uspešnosti omrežja za vse funkcije omrežja, ki jih izvaja.

Osnutek načrta uspešnosti omrežja se pripravi po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključuje cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

2. Osnutek načrta uspešnosti omrežja se predloži Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti in Komisiji.

Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti predloži Komisiji na njeno zahtevo mnenje o osnutku načrta uspešnosti omrežja na podlagi naslednjih bistvenih meril:

(a) upoštevanja izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za časovni okvir, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(b) popolnosti osnutka načrta uspešnosti omrežja v smislu podatkov in podpornega gradiva.

Kadar Komisija ugotovi, da je osnutek načrta uspešnosti omrežja popoln in odraža ustrezne izboljšave uspešnosti, osnutek načrta uspešnosti omrežja sprejme kot dokončni načrt. V nasprotnem primeru lahko Komisija od upravljavca omrežja zahteva, da predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti omrežja.

Člen 17

Revizija ciljev uspešnosti in načrtov uspešnosti v referenčnem obdobju

1. Kadar v referenčnem obdobju vseevropski cilji uspešnosti niso več ustrezni glede na bistveno spremenjene okoliščine in kadar je revizija ciljev potrebna in sorazmerna, Komisija revidira navedene vseevropske cilje uspešnosti. Za tak sklep se uporablja člen 11. Po taki reviziji imenovani izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo nove osnutke načrtov uspešnosti, za katere se uporabljata člena 13 in 14. Upravljavec omrežja pripravi nov osnutek načrta uspešnosti omrežja, za katerega se uporablja člen 16.

2. Sklep o revidiranih vseevropskih ciljih uspešnosti iz odstavka 1 vključuje prehodne določbe za obdobje do začetka uporabe dokončnih načrtov uspešnosti, sprejetih v skladu s členoma 13(6) in 14(6).

3. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa lahko Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah oziroma zadevni nacionalni nadzorni organ v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih zaprosijo za revizijo enega ali več ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju. Taka prošnja se lahko vloži, kadar so dosežene mejne vrednosti opozarjanja ali kadar imenovani izvajalci služb zračnega prometa dokažejo, da prvotni podatki, predpostavke in razlogi, na katerih temeljijo cilji uspešnosti, v znatnem in trajnem obsegu niso več točni zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrta uspešnosti ni bilo mogoče predvideti.

4. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah oziroma zadevni nacionalni nadzorni organ v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih pooblasti zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa, da opravi načrtovano revizijo le, če je ta potrebna in sorazmerna ter če revidirani cilji uspešnosti še vedno zagotavljajo skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti. Kadar je revizija odobrena, imenovani izvajalci služb zračnega prometa v skladu s postopki iz členov 13 in 14 sprejmejo nove osnutke načrtov uspešnosti.

Člen 18

Izvajanje programa uspešnosti

Komisija za izvajanje programa uspešnosti sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 10(3), 11, 12, 13, 14, 15, 16 in 17, zlasti v zvezi s pripravo osnutkov načrtov uspešnosti, določitvijo ciljev uspešnosti, merili in pogoji za njihovo oceno, metodologijo za porazdelitev stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in na terminalih, spremljanjem uspešnosti in sprejetjem popravnih ukrepov ter časovnim razporedom vseh postopkov. Navedene zahteve in postopki se določijo v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2).

↓ 1070/2009 člen 1

(b) izbor ustreznih ključnih področij delovanja na podlagi dokumenta ICAO št. 9854 „Operativni koncept upravljanja globalnega zračnega prometa“ in v skladu s tistimi, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM, vključno s področji varnosti, okolja, zmožnosti in stroškovne učinkovitosti, po potrebi prilagojenega z namenom upoštevanja posebnih potreb enotnega evropskega neba in ustreznih ciljev za ta področja in opredelitev omejenega sklopa ključnih kazalnikov za merjenje uspešnosti;

(c) določitev ciljev uspešnosti za vso Skupnost, ki se določijo ob upoštevanju prispevkov, določenih na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora;

6. Za natančno delovanje načrta izvedbe Komisija do 4. decembra 2011 in v ustreznem časovnem okviru sprejme izvedbena pravila v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), da bi upoštevali ustrezne roke, določene v tej uredbi. Takšna izvedbena pravila se nanašajo na naslednje:

(c) merila za vzpostavitev nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora s strani nacionalnih nadzornih organov, ki vsebujejo nacionalne cilje uspešnosti ali cilje uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora in sistem spodbud. Načrti izvedbe:

(i) temeljijo na poslovnih načrtih izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa;

(ii) obravnavajo vse stroškovne komponente nacionalne osnove za stroške ali osnove za stroške funkcionalnih blokov zračnega prostora;

(iii) vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti, ki so skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost; (d) ocena nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora na podlagi nacionalnega načrta ali načrta funkcionalnih blokov zračnega prostora; in

(e) spremljanje nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja. (d) merila za oceno, ali so nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost v referenčnem obdobju, in za podporo mehanizmom opozarjanja;

(e) splošna načela za vzpostavitev sistema spodbud s strani držav članic;

(f) načela za uporabo prehodnega mehanizma, potrebnega za prilagoditev delovanju načrta izvedbe, ki ne presega obdobja dvanajstih mesecev od sprejetja izvedbenih pravil.“

(b) referenčno obdobje ter časovne razmike med ocenami doseganja ciljev uspešnosti in določanjem novih ciljev;

(a) vsebino in časovni razpored postopkov iz odstavka 4;

↓ 1070/2009 člen 1(5)

~~5. Pri pripravi načrta izvedbe se upošteva, da so storitve med letom, storitve na terminalih ter funkcije omrežja različne in bi jih bilo treba obravnavati kot take, po potrebi tudi za namene merjenja uspešnosti.~~

↓ 550/2004 (prilagojeno)

~~POGLAVJE III~~

~~UREDITEV PRISTOJBIN~~

↓ 1070/2009 člen 2(8)

~~Člen 14~~

~~Splošno~~

~~V skladu z zahtevami členov 15 in 16 sistem pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa prispeva k večji transparentnosti pri določanju, uvedbi in izvrševanju pristojbin za uporabnike zračnega prostora ter prispeva k stroškovni učinkovitosti pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa in učinkovitosti letov, ob hkratnem ohranjanju največje možne stopnje varnosti. Ta sistem pristojbin je prav tako v skladu s členom 15 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu leta 1944, in sistemom preletnih pristojbin Eurocontrola.~~

↓ 1070/2009 člen 2(9)

(prilagojeno)

Člen ~~19~~15

Načela ⌦ za ureditev pristojbin ⌫

⇩ novo

1. Brez poseganja v možnost držav članic, da financirajo izvajanje služb zračnega prometa iz tega člena z javnimi sredstvi, se za uporabnike zračnega prostora določajo, zaračunavajo in izvršujejo pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa.

2. Pristojbine temeljijo na stroških izvajalcev služb zračnega prometa v zvezi s storitvami in funkcijami, ki se zagotavljajo v korist uporabnikov zračnega prostora v fiksnih referenčnih obdobjih, kot so opredeljena v členu 10(2). Navedeni stroški lahko vključujejo razumen donos na sredstva, kar prispeva k potrebni krepitvi kapitala.

3. Pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko raven varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnili cilje uspešnosti, in spodbujajo zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

4. Prihodki od pristojbin, zaračunanih uporabnikom zračnega prostora, lahko izvajalcem služb zračnega prometa povzročijo finančne presežke ali izgube zaradi uporabe sistemov spodbud iz točke (h) člena 10(3) in mehanizmov delitve tveganja iz točke (i) člena 10(3).

5. Prihodki od pristojbin, zaračunanih uporabnikom zračnega prostora v skladu s tem členom, se ne uporabljajo za financiranje storitev, ki se zagotavljajo pod tržnimi pogoji v skladu s členom 8.

6. Finančni podatki o ugotovljenih stroških, dejanskih stroških in prihodkih imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa se sporočijo nacionalnim nadzornim organom in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti ter so javno dostopni.

Člen 20

Stroškovne osnove za pristojbine

1. Stroškovne osnove za pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih so sestavljene iz ugotovljenih stroškov, povezanih z izvajanjem navedenih storitev na zadevnem območju zaračunavanja na rutah in območju zaračunavanja na terminalih, kot je določeno v načrtih uspešnosti, sprejetih v skladu s členoma 13 in 14.

2. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo stroške zadevnih objektov in naprav ter storitev, ustrezne zneske za obresti na kapitalske naložbe in amortizacijo sredstev ter stroške vzdrževanja, delovanja, vodenja in upravljanja.

3. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo tudi naslednje stroške:

(a) stroške, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa zaradi pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti;

(b) stroške ali dele stroškov, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa v zvezi z njihovim nadzorom in certificiranjem s strani nacionalnih nadzornih organov, razen če države članice za kritje takih stroškov uporabljajo druga finančna sredstva;

(c) stroške, ki jih imajo izvajalci služb zračnega prometa v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja, vključno z nalogami, zaupanimi upravljavcu omrežja, razen če države članice za kritje takih stroškov uporabljajo druga finančna sredstva.

4. Ugotovljeni stroški ne vključujejo stroškov kazni, ki jih naložijo države članice, iz člena 42, ter stroškov morebitnih popravnih ukrepov iz člena 13(11) in člena 14(10).

5. Med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih ni dovoljeno navzkrižno subvencioniranje. Stroški, ki se nanašajo na storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, se sorazmerno porazdelijo med obema službama na podlagi pregledne metodologije. Navzkrižno subvencioniranje med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz navedenih dveh kategorij je dovoljeno le, če je to upravičeno iz objektivnih razlogov in na podlagi pregledne identifikacije v skladu s členom 25(3).

6. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa predložijo podrobne podatke o svoji stroškovni osnovi Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, nacionalnim nadzornim organom in

Komisiji. V ta namen se stroški razčlenijo v skladu z ločevanjem računov iz člena 25(3) in z razlikovanjem med stroški osebja, operativnimi stroški, ki niso stroški osebja, stroški amortizacije, stroški kapitala, stroški pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter izrednimi stroški.

Člen 21

Določanje cen na enoto

1. Za posamezno koledarsko leto in vsako območje zaračunavanja se določijo cene na enoto na podlagi ugotovljenih stroškov in napovedi prometa, določenih v načrtih uspešnosti, ter veljavnih prilagoditev, ki izhajajo iz prejšnjih let, in drugih prihodkov.

2. Cene na enoto določijo nacionalni nadzorni organi, potem ko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti preveri, ali so v skladu s členom 19, členom 20 in tem členom. Kadar Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti ugotovi, da cena na enoto ne izpolnjuje navedenih zahtev, zadevni nacionalni nadzorni organ ceno na enoto ustrezno pregleda. Kadar cena na enoto še vedno ne izpolnjuje navedenih zahtev, Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti izvede preiskavo in poda mnenje Komisiji v skladu s členom 24(2), Komisija pa lahko ukrepa v skladu s členom 24(3).

Za namene zaračunavanja in kadar preobremenjenost povzroči znatne težave v omrežju, vključno s poslabšanjem okoljske uspešnosti, lahko Komisija z izvedbeno uredbo, sprejeto v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), določi skupno ceno na enoto za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah v zračnem prostoru enotnega evropskega neba ter podrobna pravila in postopke za njeno uporabo. Skupna cena na enoto iz prvega pododstavka se izračuna na podlagi tehtanega povprečja različnih cen na enoto zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Prihodki, ki izhajajo iz skupne cene na enoto, se prerazporedijo, da se za navedene izvajalce služb zračnega prometa doseže dohodkovna nevtralnost.

Člen 22

Določanje pristojbin

1. Za uporabo storitev navigacijskih služb zračnega prometa se uporabnikom zračnega prostora pod nediskriminatornimi pogoji naložijo pristojbine, pri čemer se upošteva relativna proizvodna zmogljivost različnih zadevnih tipov zrakoplovov. Pri zaračunavanju pristojbin različnim uporabnikom zračnega prostora za uporabo iste storitve se med njimi ne razlikuje glede na njihovo državljanstvo ali kategorijo.

2. Pristojbina za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah za določen let na določenem območju zaračunavanja na rutah se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na rutah, in enot služb na rutah za navedeni let. Pristojbina je sestavljena iz ene ali več spremenljivih komponent, pri čemer vsaka temelji na objektivnih dejavnikih.

3. Pristojbina za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih za določen let na določenem območju zaračunavanja na terminalih se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na terminalih, in enot služb na terminalih za navedeni let. Za izračun pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih se prilet in odhod štejeta za en sam let. Pristojbina je sestavljena iz ene ali več spremenljivih komponent, pri čemer vsaka temelji na objektivnih dejavnikih.

4. Dovoli se lahko izvzetje nekaterih uporabnikov zračnega prostora iz pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti lahkih in državnih zrakoplovov, če se stroški takega izvzetja krijejo z drugimi viri in se ne prenesejo na druge uporabnike zračnega prostora.

5. Da bi izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, letališča in uporabnike zračnega prostora spodbudili k podpori izboljševanju okoljske uspešnosti ali kakovosti storitev, na primer s povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo, zmanjšanimi zamudami in trajnostnim razvojem, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti, se pristojbine prilagajajo, zlasti za izvajanje evropskega osrednjega načrta ATM. Prilagajanje je sestavljeno iz finančnih prednosti ali neugodnosti in je za izvajalce služb zračnega prometa dohodkovno nevtralno.

Člen 23

Izvajanje ureditve pristojbin

Komisija za izvajanje ureditve pristojbin sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 19, 20, 21 in 22, zlasti glede stroškovnih osnov in ugotovljenih stroškov, določanja cen na enoto, sistemov spodbud in mehanizmov delitve tveganja ter prilagajanja pristojbin. Navedene zahteve in postopki se določijo v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 37(2).

↓ 1070/2009 člen 2.9

~~(a) stroški, ki se razdelijo med uporabnike zračnega prostora, so ugotovljeni stroški zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ustreznimi vsotami za obresti na kapitalske investicije in amortizacijo aktive kakor tudi stroški vzdrževanja, obratovanja, vodenja in uprave. Ugotovljeni stroški so stroški, ki jih ugotovi država članica na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, in sicer na začetku referenčnega obdobja za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja iz člena 11 okvirne uredbe ali pa med referenčnim obdobjem po ustreznih prilagoditvah z uporabo mehanizmov opozarjanja iz člena 11 okvirne uredbe;~~

~~(b) stroški, ki jih je s tem v zvezi treba upoštevati, so stroški, ocenjeni v zvezi z napravami in storitvami, ki se zagotavljajo in izvajajo na podlagi regionalnega načrta zračne plovbe ICAO za evropsko regijo. Ti stroški lahko zajemajo tudi stroške, ki jih navedejo nacionalni nadzorni organi in/ali usposobljeni subjekti, kakor tudi drugi stroški, ki nastanejo pri zadevni državi članici in izvajalcu storitev služb v zvezi z zagotavljanjem navigacijskih storitev zračnega prometa. Ne zajemajo stroškov kazni, ki jih naložijo države članice v skladu s členom 9 okvirne uredbe, niti stroškov korektivnih ukrepov, ki jih naložijo države članice v skladu s členom 11 okvirne uredbe;~~

~~(c) v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora in kot del ustreznih okvirnih sporazumov si države članice v razumnih mejah prizadevajo za dogovor o skupnih načelih politike zaračunavanja;~~

~~(d) stroški različnih navigacijskih služb zračnega prometa se opredelijo ločeno, kakor določa člen 12(3);~~

(c) navzkrižno subvencioniranje ni dovoljeno med preletnimi storitvami in storitvami na terminalih. Stroški, ki se nanašajo na storitve na terminalih in preletne storitve se sorazmerno porazdelijo med obe vrsti storitev na podlagi pregledne metodologije. Navzkrižno subvencioniranje je dovoljeno med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz ene od teh dveh kategorij samo takrat, kadar je to upravičeno iz objektivnih razlogov in jasno opredeljeno;

(f) preglednost stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh je zajamčena. Sprejeta so izvedbena pravila za zagotavljanje informacij, ki jih zagotavljajo izvajalci, da bi bila mogoča kontrola njihovih napovedi, dejanskih stroškov in prihodkov. Nacionalni nadzorni organi, izvajalci služb, uporabniki zračnega prostora, Komisija in Eurocontrol redno izmenjujejo informacije.

3. Države članice pri določanju pristojbin v skladu z odstavkom 2 izpolnjujejo naslednja načela:

(a) pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa se določijo na nediskriminacijski način. Pri zaračunavanju pristojbin za uporabo iste storitve se za različne uporabnike zračnega prostora ne dela razlike glede na njihovo nacionalnost ali kategorijo, ki ji pripadajo;

(b) izjeme se lahko dovolijo za nekatere uporabnike, zlasti za lahke zrakoplove in državnih državne zrakoplove pod pogojem, da se stroški takšnih izjem ne prenesejo na druge uporabnike;

(c) pristojbine se določijo na koledarsko leto na podlagi ugotovljenih stroškov ali pa se določijo pod pogoji, ki so jih določile države članice, za opredelitev najvišje ravni cene za enoto ali prihodka za vsako leto za določeno obdobje, ki ni daljše od petih let;

(d) navigacijske službe zračnega prometa lahko ustvarijo zadostne prihodke, ki zagotovijo primeren donos na aktivo, da prispevajo k potrebni krepitvi kapitala;

(e) pristojbine odražajo stroške za storitve navigacijskih služb zračnega prometa in uporabo naprav in objektov, ki so na razpolago uporabnikom zračnega prostora, ob upoštevanju relativnih zmožnosti za prispevek različnih tipov zadevnih zrakoplovov;

(f) pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno zagotavljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa z namenom, da se omogoči visoka stopnja varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnitev ciljev uspešnosti in da se spodbuja zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjšanju vpliva letalstva na okolje. V ta namen in v povezavi z nacionalnimi načrti izvedbe ali načrti izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora lahko nacionalni nadzorni organi vzpostavijo mehanizme, vključno s spodbudami, ki jih sestavljajo finančne prednosti in slabosti, ki izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa in/ali uporabnike zračnega prostora spodbudijo, da podprejo izboljšave v izvajanju navigacijskih storitev zračnega prometa, kot so povečanje zmogljivosti, zmanjšanje zamud in trajnostni razvoj, pri čemer ohranjajo največjo možno stopnjo varnosti.

4. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.

↓ 1070/2009 člen 2(11)

~~*Člen 15*~~

~~Pregled skladnosti~~

~~1. Komisija v sodelovanju z državami članicami stalno preverja izpolnjevanje načel in pravil iz členov 14 in 15. Komisija si prizadeva uvesti potrebne mehanizme, ki bi omogočili uporabo Eurocontrolovega strokovnega znanja in izkušenj, rezultate pregleda pa predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora.~~

~~2. Komisija na zahtevo ene države članice ali več držav članic, ki menijo, da načela in pravila iz členov 14 in 15 niso bila pravilno uporabljena, ali na lastno pobudo izvede preiskavo v zvezi z vsakim domnevnim neizvajanjem ali neuporabo zadevnih načel in/ali pravil. Komisija brez poseganja v člen 18(1) rezultate preiskave predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora. Komisija v dveh mesecih po prejemu zahtevka, potem ko je opravila zaslišanje zadevne države članice in po posvetovanju z Odborom za enotno evropsko nebo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe, sprejme sklep o uporabi členov 14 in 15 te uredbe in odloči, ali se zadevna praksa lahko nadaljuje.~~

~~3. Komisija o svoji odločitvi obvesti države članice in izvajalca služb, če je pravno zainteresiran. Vsaka država članica lahko odločitev Komisije predloži Svetu v roku enega meseca. Svet lahko s kvalificirano večino sprejme drugačno odločitev v roku enega meseca.~~

⇩ novo

Člen 24

Pregled skladnosti s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin

1. Komisija redno pregleduje skladnost izvajalcev služb zračnega prometa in držav članic s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih 18 in 23, kakor je ustrezno. Komisija ravna na podlagi posvetovanja z Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti in nacionalnimi nadzornimi organi.

2. Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti na zahtevo ene ali več držav članic, nacionalnega nadzornega organa ali Komisije izvede preiskavo vsake domnevne neskladnosti iz odstavka 1. V primeru znakov take neskladnosti lahko Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti preiskavo začne na lastno pobudo. Preiskavo konča v štirih mesecih po prejemu zahteve, potem ko je opravila zaslišanje države članice, zadevnega nacionalnega nadzornega organa in zadevnega imenovanega izvajalca služb zračnega prometa. Brez poseganja v člen 41(1) Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti rezultate preiskave deli z zadevnimi državami članicami, zadevnimi izvajalci služb zračnega prometa in Komisijo.

3. Komisija lahko izda mnenje o tem, ali so države članice in/ali izvajalci služb zračnega prometa skladni s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih18 in 23, ter o tem mnenju uradno obvesti zadevno državo članico ali države članice in zadevnega izvajalca služb zračnega prometa.

↓ 550/2004 (prilagojeno) ⇨ novo

Člen 25~~12~~

Preglednost ~~računovodskih izkazov~~ ⌦ računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ⌫

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ~~morajo~~ ~~ne glede na~~ ⌦ neodvisno od ⌫ ~~svoj lastniški sistem ali pravno ureditev~~ svojega sistema lastniške ali pravne strukture ⇨ letno ⇦ ~~sestaviti računovodske izkaze~~ pripravljajo in objavljajo svoje finančne račune~~, jih predložiti v revizijo in objaviti~~. Ti ~~računovodski izkazi~~ ⌦ računi ⌫ so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela ~~Skupnost~~ ⌦ Unija ⌫. Kadar zaradi pravnega statusa izvajalca ~~storitev~~ ⌦ navigacijskih služb zračnega prometa ⌫ popolna skladnost z mednarodnimi standardi ni mogoča, ~~si~~ izvajalec ~~prizadeva~~ ~~takšno~~ tako skladnost ~~doseči~~ doseže v največji možni meri.~~2. V vseh primerih pa~~ ~~I~~izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa objavijo letno ~~poslovno~~ poročilo in pri njih se redno izvaja ~~tudi~~ neodvisna revizija ⌦ računov iz tega odstavka ⌫.

⇩ novo

2. Nacionalni nadzorni organi in Agencija v vlogi organa za oceno uspešnosti imajo pravico dostopa do računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa pod njihovim nadzorom. Države članice se lahko odločijo, da dostop do teh računov odobrijo tudi drugim nadzornim organom.

↓ 1070/2009 člen 2(7) (prilagojeno) ⇨ novo

3. ~~Kadar~~ ~~I~~izvajalci ~~storitev~~ navigacijskih služb zračnega prometa ~~izvajajo storitve v svežnju,~~ ⇨ pri svojem internem računovodenju vodijo ločene račune za vsako navigacijsko službo zračnega prometa, ⇦ ~~morajo identificirati in razkriti stroške in dohodke, ki izhajajo iz navigacijskih storitev, ki jih razčlenijo v skladu s sistemom pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa iz člena 14 in, kadar je to primerno, vodijo konsolidirane računovodske izkaze za druge storitve, ki niso povezane z navigacijskimi službami zračnega prometa,~~ ~~kakor bi morali storiti,~~ kot bi se to od njih zahtevalo, če bi ~~zadevne~~ ⌦ te ⌫ službe ~~zagotavljala~~ ⌦ izvajala ⌫ ločena podjetja ⇨, da bi preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ločene račune za posamezne dejavnosti vodi tudi, kadar: ⇦

⇩ novo

(a) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, naročene v skladu s členom 8(1), in storitve navigacijskih služb zračnega prometa, ki niso zajete v navedeni določbi;

(b) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa in opravlja katere koli druge dejavnosti, vključno s storitvami skupnih informacijskih služb;

(c) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v Uniji in tretjih državah.

Ugotovljeni stroški, dejanski stroški in prihodki, ki izhajajo iz storitev navigacijskih služb zračnega prometa, se razčlenijo na stroške osebja, operativne stroške, ki niso stroški osebja, stroške amortizacije, stroške kapitala, stroške pristojbin in dajatev, plačanih Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti, ter izredne stroške, podatki o njih pa so javno dostopni ob upoštevanju varstva zaupnih informacij.

4. Finančne podatke o stroških in prihodkih, sporočene v skladu s členom 19(6), ter druge informacije, pomembne za izračun cen na enoto, revidira ali preveri nacionalni nadzorni organ ali subjekt, ki je neodvisen od zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in ga odobri nacionalni nadzorni organ. Ugotovitve revizije so javno dostopne.

🡻 550/2004

~~4. Države članice določijo pristojne organe, ki imajo pravico dostopa do računovodskih izkazov izvajalcev služb znotraj zračnega prostora v njihovi pristojnosti.~~

~~5. Za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zajema ta uredba, lahko države članice uporabljajo prehodne določbe člena 9 Uredbe (ES) št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. julija 2002 o uporabi mednarodnih računovodskih standardov[52].~~

🡻 1070/2009 člen 2(5)

~~*Člen 9a*~~

~~Funkcionalni bloki zračnega prostora~~

~~1. Do 4. decembra 2012 države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za izvajanje funkcionalnih blokov zračnega prostora z namenom doseganja zahtevane zmogljivosti in učinkovitosti omrežja za upravljanje zračnega prometa na enotnem evropskem nebu in ohranitve visoke stopnje varnosti ter prispevanja k splošni uspešnosti sistema zračnega prometa in zmanjšanemu vplivu na okolje.~~

~~3. Države članice kolikor je mogoče tesno sodelujejo med sabo, zlasti države članice, ki vzpostavljajo sosednje funkcionalne bloke zračnega prostora, z namenom zagotovitve skladnosti s to določbo. Kadar je primerno, lahko sodelovanje vključuje tretje države, ki so udeležene pri funkcionalnih blokih zračnega prostora.~~

---

[52] ~~UL L 243, 11.9.2002, str. 1.~~

2. Funkcionalni bloki zračnega prostora:

(a) se opirajo na varnostno analizo;

(b) omogočajo optimalno uporabo zračnega prostora ob upoštevanju prometnih tokov v zračnem prometu;

(c) zagotavljajo skladnost z evropskim omrežjem zračnih poti, ki je bilo vzpostavljeno v skladu s členom 6 uredbe o zračnem prostoru;

(d) so na osnovi analiz stroškov in koristi upravičeni zaradi svoje dodane vrednosti, vključno z optimalno uporabo tehničnih in človeških virov;

(e) zagotavljajo nemoten in prilagodljiv prenos pristojnosti za kontrolo zračnega prometa med enotami službe zračnega prometa;

(f) zagotavljajo združljivost med različnimi konfiguracijami zračnega prostora, med drugim z optimizacijo sedanjih letalskih informativnih območij;

(g) so skladni s pogoji, ki izhajajo iz regionalnih sporazumov, sklenjenih v okviru ICAO;

(h) upoštevajo regionalne sporazume, ki obstajajo na dan začetka veljavnosti te uredbe, zlasti tiste z evropskimi tretjimi državami, in

(i) omogočijo skladnost s ciljnimi zmogljivostmi celotne Skupnosti.

3. Funkcionalni blok zračnega prostora se vzpostavi le z medsebojnim sporazumom vseh držav članic in po potrebi tretjih držav, ki so pristojne za kateri koli del zračnega prostora, vključenega v funkcionalni blok zračnega prostora.

Preden uradno obvestijo Komisijo o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora, zadevne države članice pošljejo ustrezne informacije Komisiji, drugim državam članicam in zainteresiranim stranem in jim dajo priložnost, da predložijo svoje ugotovitve.

4. Kadar se funkcionalni blok zračnega prostora nanaša na zračni prostor, ki je v celoti ali delno v pristojnosti dveh ali več držav članic, sporazum, s katerim se vzpostavi funkcionalni blok zračnega prostora, vsebuje potrebne določbe o načinu spreminjanja tega bloka in načinu umika države članice iz bloka, vključno s prehodnimi ureditvami.

5. Kadar nastanejo težave med dvema državama članicama ali več državami članicami glede čezmejnega funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki zadeva zračni prostor v njihovi pristojnosti, lahko zadevne države članice skupaj predložijo zadevo Odboru za enotno evropsko nebo, da poda mnenje. Mnenje se naslovi na zadevne države članice. Brez poseganja v odstavek 6 3 države članice takšno mnenje upoštevajo v svojih prizadevanjih, da bi našle rešitev.

6. Po prejemu uradnih obvestil držav članic glede sporazumov in izjav iz členov 3 in 4 Komisija oceni, ali posamezni funkcionalni bloki zračnega prostora izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2, in rezultate predloži v razpravo Odboru za enotno evropsko nebo. Če Komisija presodi, da eden ali več funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje zahtev, začne pogovore z zadevno državo članico, da doseže soglasje o ukrepih, potrebnih za popravo nastalih razmer.

7. Komisija je brez poseganja v odstavek 6 uradno obveščena o sporazumih in izjavah iz odstavkov 3 in 4 z namenom, da se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. V objavi se določi datum začetka veljavnosti s tem povezane odločitve.

~~8. Navodila za vzpostavitev in spremembo funkcionalnih blokov zračnega prostora se pripravijo do 4. decembra 2010 v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe.~~

~~9. Komisija do 4. decembra 2011 in v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe, sprejme izvedbena pravila glede informacij, ki jih mora zadevna država članica zagotoviti pred vzpostavitvijo in spremembo funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu z odstavkom 3 tega člena.~~

~~Člen 9b~~

~~Koordinator sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora~~

~~1. Da bi olajšala vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora, Komisija lahko imenuje fizično osebo za koordinatorja sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora (‚koordinator‘). Komisija ukrepa v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.~~

~~2. Brez poseganja v člen 9a(5) koordinator na zahtevo vseh vpletenih držav članic in, kjer je to primerno, tretjih držav, ki so udeležene pri istem funkcionalnem bloku zračnega prostora, olajša premagovanje težav v njihovem pogajalskem procesu, da bi pospešil vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora. Koordinator deluje na osnovi pooblastila vseh vpletenih držav članic in, kadar je primerno, tretjih držav, ki so udeležene pri istem funkcionalnem bloku zračnega prostora.~~

~~3. Koordinator deluje nepristransko, zlasti v odnosu do držav članic, tretjih držav, Komisije in zainteresiranih strani.~~

~~4. Koordinator ne razkrije nobenih informacij, ki jih je pridobil med izvajanjem svoje funkcije, razen če ga za to ne pooblasti(-jo) zadevna(-e) država(-e) članica(-e) in, če je primerno, tretja(-e) država(-e).~~

~~5. Vsake tri mesece po njegovem imenovanju predloži koordinator poročilo Komisiji, Odboru za enotno evropsko nebo in Evropskemu parlamentu. Poročilo vključuje povzetek in rezultate pogajanj.~~

~~6. Pooblastilo koordinatorja se izteče, ko je podpisan zadnji sporazum o funkcionalnem bloku zračnega prostora, vendar najpozneje 4. decembra 2012.~~

↓ 1070/2009 člen 3(6) (prilagojeno) ⇨ novo

POGLAVJE IV

⌦ UPRAVLJANJE OMREŽJA ⌫

Člen 26~~6~~

~~Upravljanje~~ ⌦ **Funkcije** ⌫ **omrežja** ~~in načrtovanje~~

1. Funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa ~~(ATM)~~ ~~omogočajo optimalno~~ ⇨ zagotavljajo trajnostno in učinkovito ⇦ uporabo zračnega prostora ⇨ in omejenih virov. ⇦ ~~In~~ ⌦ Poleg tega omogočajo ⌫ uporabnikom zračnega prostora ~~zagotavljajo~~ uporabo ~~zaželenih~~ ⇨ okoljsko optimalnih ⇦ ~~letalskih prog~~ ⌦ poti leta ⌫, hkrati pa ~~omogočajo največji~~ čim lažji dostop do zračnega prostora in storitev navigacijskih ~~storitev~~ služb zračnega prometa. ~~Namen~~ F~~f~~unkcije omrežja ⇨ , naštete v odstavkih 2 in 3, ⇦ ⇨ podpirajo doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti in temeljijo na operativnih zahtevah ⇦ ~~je podpora pobudam na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Izvajajo se ob upoštevanju ločevanja med regulativnimi in operativnimi nalogami~~.

2. ~~Da se dosežejo cilji iz odstavka 1 in brez poseganja v odgovornosti držav članic glede nacionalnih zračnih poti in struktur zračnega prostora, Komisija zagotovi izvajanje naslednjih~~ F~~f~~unkcije ⌦ omrežja ⌫ ⌦ iz odstavka 1 ⌫ vključujejo:

(a) ~~načrtovanje~~ ⌦ projektiranje ⌫ ⇨ in upravljanje ⇦ evropskih ~~omrežja prog~~ ⇨ struktur zračnega prostora ⇦;

⇨ (b) upravljanje pretoka zračnega prometa; ⇦

c~~b~~) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem ~~letalstvu~~ ⌦ zračnem prometu ⌫, zlasti radijskih frekvenc, in usklajevanje kod radarskih odzivnikov.

⇩ novo

3. Funkcije omrežja iz odstavka 1 vključujejo tudi:

(a) optimizacijo projektiranja zračnega prostora za omrežje in olajšanje prenosa izvajanja služb zračnega prometa na podlagi sodelovanja z izvajalci služb zračnega prometa in organi držav članic;

(b) upravljanje zagotavljanja zmogljivosti kontrole zračnega prometa v omrežju, kot je določeno v zavezujočem načrtu delovanja omrežja;

(c) usklajevalno in podporno funkcijo v primeru kriznih razmer v omrežju;

(d) upravljanje pretoka zračnega prometa in zmogljivosti;

(e) upravljanje načrtovanja, spremljanja in usklajevanja izvedbenih dejavnosti za vzpostavitev infrastrukture v evropskem omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, pri čemer se upoštevajo operativne potrebe in z njimi povezani operativni postopki;

(f) spremljanje delovanja infrastrukture v evropskem omrežju ATM.

↓ 1070/2009 člen 3(6)

4. Funkcije, naštete v ~~prvem pododstavku~~ odstavkih 2 in 3, ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali ~~uresničevanja~~ uveljavljanja politične diskrecij~~e~~ske pravice. ~~Upoštevajo predloge, ki so oblikovani na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.~~ Izvajajo se ~~skupaj~~ v sodelovanju z vojaškimi organi ~~po~~ v skladu z dogovorjenimi postopki glede ~~prožne~~ prilagodljive uporabe zračnega prostora.

⇩ novo

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 36 za spremembo te uredbe, da bi se dopolnile funkcije iz odstavkov 2 in 3, če je to potrebno za delovanje in uspešnost omrežja.

↓ 1070/2009 člen 3(6)

(prilagojeno)

Člen 27

⌦ Upravljavec omrežja ⌫

⇩ novo

1. Da bi dosegli cilje iz člena 26, Komisija, ki jo po potrebi podpira Agencija, zagotovi, da upravljavec omrežja z opravljanjem nalog iz odstavka 4 prispeva k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26.

↓ 1070/2009 člen 3(6)

(prilagojeno)

⇨ novo

2. Komisija lahko ~~po posvetovanju z Odborom za enotno nebo in v skladu z izvedbenimi pravili iz odstavka 4 pooblasti~~ ⌦ imenuje ⌫ ~~Eurocontrol ali drug~~ nepristranski in pristojni organ za ⇨ opravljanje ⇦ nalog ~~, potrebne za opravljanje funkcij, naštetih v prvem pododstavku~~ ⇨ upravljavca omrežja ⇦. V ta namen Komisija sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3). Ta sklep o imenovanju vključuje pogoje imenovanja, vključno s financiranjem upravljavca omrežja.

3. ⇨ Naloge upravljavca omrežja ⇦ ~~Te naloge~~ se ~~izvajajo~~ opravljajo ~~na~~ ⇨ neodvisno, ⇦ nepristransko in stroškovno učinkovito ~~način , opravljene pa so v imenu držav članic in zainteresiranih strani~~. Zanje ~~veljajo~~ se uporabljajo pravila ustreznega upravljanja, ki priznavajo ločevanje med odgovornostjo za ~~opravljene storitve~~ zagotavljanje storitev in odgovornostjo za predpise, pri čemer ⇨ ima pristojni organ, imenovan za upravljavca omrežja, tudi regulativne funkcije ⇦ ⇨ Upravljavec omrežja pri opravljanju svojih nalog

upošteva ⇦ ~~se upoštevajo~~ potrebe celotnega omrežja ATM~~,~~ ter ~~ob polni vključenosti~~ ⇨ v celoti vključi ⇦ uporabnike zračnega prostora~~,~~ ~~in~~ izvajalce ~~storitev~~ navigacijskih služb zračnega prometa ⇨ , upravljavce aerodromov in vojsko ⇦.

⇩ novo

4. Upravljavec omrežja prispeva k izvajanju funkcij omrežja s podpornimi ukrepi, namenjenimi varnemu in učinkovitemu načrtovanju in delovanju omrežja v običajnih in kriznih razmerah, ter z ukrepi, namenjenimi stalnemu izboljševanju delovanja omrežja na enotnem evropskem nebu in splošni uspešnosti omrežja, zlasti v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti. Pri ukrepih, ki jih sprejme upravljavec omrežja, se upošteva potreba po popolni vključitvi letališč v omrežje.

5. Upravljavec omrežja tesno sodeluje z Agencijo v vlogi organa za oceno uspešnosti za zagotovitev, da se cilji uspešnosti iz člena 10 ustrezno odražajo v zmogljivosti, ki jo morajo zagotoviti posamezni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter o kateri se v načrtu delovanja omrežja dogovorijo upravljavec omrežja in navedeni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

6. Upravljavec omrežja:

(a) odloča o posameznih ukrepih za izvajanje funkcij omrežja ter za podporo učinkovitemu izvajanju zavezujočega načrta delovanja omrežja in doseganju zavezujočih ciljev uspešnosti;

(b) svetuje Komisiji in Agenciji v vlogi organa za oceno uspešnosti zagotavlja ustrezne informacije o vzpostavljanju infrastrukture v omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, zlasti za opredelitev naložb, potrebnih za omrežje.

7. Upravljavec omrežja sprejema odločitve v okviru postopka sodelovalnega odločanja. Zadevne strani v postopku sodelovalnega odločanja si v največji možni meri prizadevajo za izboljšanje delovanja in uspešnosti omrežja. Postopek sodelovalnega odločanja podpira interes omrežja.

🡻 1070/2009 člen 3(6)

~~3. Komisija lahko dopolni seznam funkcij iz odstavka 2, po ustreznem posvetovanju z zainteresiranimi stranmi iz industrije. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.~~

⇩ novo

8. Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), določi podrobna pravila za izvajanje funkcij omrežja, naloge upravljavca omrežja, mehanizme upravljanja, vključno s postopki odločanja, in krizno upravljanje.

🡻 1070/2009 člen 3(6)

~~4. Podrobna pravila za izvajanje ukrepov iz tega člena, razen tistih iz odstavkov 6 do 9, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe. Ta izvedbena pravila se nanašajo zlasti na:~~

~~(a) usklajevanje in urejanje postopkov za učinkovitejše upravljanje letalskih frekvenc, pa tudi oblikovanje načel in meril;~~

~~(b) osrednjo funkcijo usklajevanja zgodnje identifikacije in reševanja potreb po frekvencah v pasovih, dodeljenih evropskemu splošnemu zračnemu prometu, za podporo oblikovanju in delovanju evropskega letalskega omrežja;~~

~~(c) dodatne funkcije omrežja, kot jih opredeljuje osrednji načrt ATM;~~

~~(d) podrobno ureditev za sprejemanje odločitev med državami članicami, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in pristojnimi za upravljanje omrežja za naloge iz odstavka 2;~~

~~(e) ureditev za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede sprejemanja odločitev na nacionalni in evropski ravni, in~~

~~(f) znotraj radijskega spektra, ki ga splošnemu zračnemu prometu dodeli Mednarodna telekomunikacijska zveza, razdelitev nalog in odgovornosti med pristojnimi za upravljanje omrežja in nacionalnimi upravljavci frekvenc, pri čemer je treba poskrbeti, da bodo pristojni za nacionalno upravljanje frekvenc še naprej izvajali naloge, ki so povezane z nacionalnim upravljanjem frekvenc in ki ne vplivajo na omrežje. Za primere, ko pride do vpliva na omrežje, nacionalni upravljavci frekvenc sodelujejo s pristojnimi za upravljanje omrežja, da bi omogočili optimalno uporabo frekvenc.~~

⇩ novo

9. Države članice obravnavajo vidike projektiranja struktur zračnega prostora, ki niso tisti iz odstavkov 2 in 3 člena 26. V zvezi s tem države članice upoštevajo povpraševanje po zračnem prevozu, sezonskost ter kompleksnost zračnega prometa in načrtov uspešnosti. Preden se odločijo o navedenih vidikih, se posvetujejo z zadevnimi uporabniki zračnega prostora ali skupinami, ki zastopajo take uporabnike zračnega prostora, in vojaškimi organi, kakor je ustrezno.

🡻 1070/2009 člen 3(6)

~~5. Vidiki načrtovanja zračnega prostora, razen tistih iz odstavka 2, se obravnavajo na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Ta postopek načrtovanja~~

~~upošteva promet in njegovo zahtevnost, nacionalne ali funkcionalne načrte za učinkovitost blokov zračnega prostora ter vključuje popolno posvetovanje ustreznih uporabnikov zračnega prostora ali ustreznih skupin, ki zastopajo uporabnike zračnega prostora in po potrebi vojaške organe.~~

~~6. Države članice Eurocontrolu ali drugemu nepristranskemu in pristojnemu organu naložijo izvajanje upravljanja pretoka zračnega prometa, v ta namen pa ustrezno uredijo nadzor.~~

~~7. Izvedbena pravila za upravljanje pretoka zračnega prometa in ustrezna ureditev nadzora se oblikujejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe in sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe, da bi se s tem pri uporabi zračnega prostora zagotovile optimalno razpoložljive zmogljivosti in bi se spodbudili procesi upravljanja pretoka zračnega prometa. Ta pravila temeljijo na preglednosti in učinkovitosti ter jamčijo, da se zmogljivosti zagotavljajo na prilagodljiv način, pravočasno in v skladu s priporočili regionalnega načrta zračne plovbe ICAO za evropsko regijo.~~

~~8. Izvedbena pravila za upravljanje pretoka zračnega prometa podpirajo operativne odločitve izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcev letališč in uporabnikov zračnega prostora ter zajemajo naslednja področja:~~

~~(a) načrtovanje letenja;~~

~~(b) uporabo razpoložljivih zmogljivosti zračnega prostora med vsemi fazami letenja, pa tudi dodeljevanje slotov, in~~

~~(c) uporabo zračnih poti za splošni zračni promet, in sicer~~

~~– oblikovanje enotne publikacije za orientacijo zračnih prog in prometa,~~

~~– možnosti za preusmeritev splošnega zračnega prometa s področij zastojev, in~~

~~– prednostna pravila o dostopu do zračnega prostora za splošni zračni promet, zlasti v obdobjih zastojev in v kriznih obdobjih.~~

~~9. Komisija pri pripravi in sprejemanju izvedbenih pravil ustrezno in brez poseganja v varnost upošteva skladnost med načrti leta in letališkimi sloti ter potrebno usklajenost s sosednjimi regijami.~~

⇩ novo

Člen 28

Preglednost računov upravljavca omrežja

1. Upravljavec omrežja pripravlja in objavlja svoje finančne račune. Navedeni računi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa upravljavca omrežja popolna skladnost z mednarodnimi računovodskimi standardi ni mogoča, upravljavec omrežja tako skladnost doseže v največji možni meri.

2. Upravljavec omrežja objavi letno poročilo in pri njem se redno izvaja neodvisna revizija.

↓ 550/2004

~~*Člen 10*~~

~~Odnosi med izvajalci služb~~

~~1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa lahko uporabljajo službe drugih izvajalcev, ki so bili certificirani v Skupnosti.~~

~~2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa formalno potrdijo njihove delovne odnose s pisnimi sporazumi ali enakovrednimi pravnimi ureditvami, v katerih opredelijo specifične dolžnosti in naloge, ki jih vsak izvajalec prevzame, in omogočijo izmenjavo operativnih podatkov med temi izvajalci, če so ti podatki v zvezi s splošnim zračnim prometom. O sklenitvi teh sporazumov je treba obvestiti nacionalni nadzorni organ ali zadevne organe.~~

~~3. V primerih izvajanja služb zračnega prometa se zahteva odobritev zadevnih držav članic. V primerih zagotavljanja meteoroloških služb se zahteva odobritev zadevnih držav članic, če so te določile izvajalca na ekskluzivni osnovi v skladu s členom 9(1).~~

⇩ novo

Člen 29

Odnosi z zainteresiranimi stranmi

Izvajalci služb zračnega prometa vzpostavijo posvetovalne mehanizme za posvetovanje z zadevnimi uporabniki zračnega prostora in upravljavci aerodromov o vseh pomembnih vprašanjih v zvezi s storitvami, ki jih zagotavljajo, vključno z ustreznimi spremembami konfiguracij zračnega prostora, ali o strateških naložbah, ki pomembno vplivajo na upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in/ali pristojbine. Uporabniki zračnega prostora so vključeni tudi v postopek odobritve strateških naložbenih načrtov. Komisija sprejme ukrepe, ki podrobno določajo načine posvetovanja in vključenosti uporabnikov zračnega prostora pri odobravanju naložbenih načrtov. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

↓ 1070/2009 člen 2(6) (prilagojeno) ⇨ novo

Člen 30~~11~~

Odnosi z vojaškimi organi

Države članice v okviru skupne prometne politike ~~sprejmejo potrebne ukrepe za~~ zagotovi~~tev~~jo, da ~~bi~~ se med pristojnimi civilnimi in vojaškimi organi sklene~~li~~jo ali obnovi~~li~~jo pisni sporazumi ali enakovredne pravne ureditve za upravljanje specifičnih blokov zračnega prostora ⇨ , ter o tem obvestijo Komisijo ⇦.

🡻 550/2004

~~Člen 13~~

~~Dostop do podatkov in zaščita podatkov~~

~~1. Da bi zadostili potrebam pri svojem delovanju si izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora in letališke družbe izmenjujejo ustrezne operativne podatke za splošni zračni promet v realnem času. Ti podatki se uporabljajo samo za operativne namene.~~

~~2. Dostop do ustreznih operativnih podatkov se brez razlikovanja odobri ustreznim organom, certificiranim izvajalcem navigacijskih služb, uporabnikom zračnega prostora in letališkim družbam. Certificirani izvajalci služb, uporabniki zračnega prostora in letališke družbe določijo standardne pogoje za dostop tudi do njihovih drugih operativnih podatkov, poleg tistih iz odstavka 1. Nacionalni nadzorni organi takšne standardne pogoje odobrijo. Podrobna pravila o takšnih pogojih se določijo, če je to primerno, v skladu s postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.~~

⇩ novo

Člen 31

Razpoložljivost operativnih podatkov za splošni zračni promet in dostop do njih

1. Kar zadeva splošni zračni promet, vsi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, letališča in upravljavec omrežja dajo na voljo ustrezne operativne podatke v realnem času, in sicer na nediskriminatoren način in brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike, tudi na čezmejni ravni in na ravni Unije. Taka razpoložljivost koristi izvajalcem služb zračnega prometa, ki so certificirani ali je zanje podana izjava, subjektom z dokazanim zanimanjem za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikom zračnega prostora in letališčem ter upravljavcu omrežja. Ti podatki se uporabljajo samo za operativne namene.

2. Cene za storitve iz odstavka 1 temeljijo na mejnih stroških zagotavljanja razpoložljivosti podatkov.

3. Dostop do ustreznih operativnih podatkov iz odstavka 1 se odobri organom, pristojnim za nadzor varnosti, uspešnosti in omrežja, vključno z Agencijo.

4. Komisija lahko določi podrobne zahteve za zagotavljanje razpoložljivosti podatkov in dostop do njih v skladu z odstavkoma 1 in 3 ter metodologijo za določanje cen iz odstavka 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

🡻 551/2004 (prilagojeno)

POGLAVJE ~~II~~ V

~~ARHITEKTURA~~ ZRAČN~~EGA~~I PROSTOR~~A~~ ⌦ , INTEROPERABILNOST IN TEHNOLOŠKE INOVACIJE ⌫

🡻 1070/2009 člen 3(2)

~~*Člen 3*~~

~~Evropsko zgornje letalsko informativno območje (EUIR)~~

~~1. Skupnost in njene države članice si prizadevajo, da ICAO vzpostavi in prizna enotno evropsko letalsko informativno območje (EUIR). Najpozneje do 4. decembra 2011 Komisija v ta namen za zadeve, ki so v pristojnosti Skupnosti, po potrebi predloži priporočilo Svetu v skladu s členom 300 Pogodbe.~~

~~2. EUIR je namenjeno pokrivanju zračnega prostora v pristojnosti držav članic v skladu s členom 1(3) in lahko vključuje zračni prostor evropskih tretjih držav.~~

~~3. Vzpostavitev EUIR ne posega v odgovornost držav članic glede določitve izvajalcev storitev služb zračnega prometa za zračni prostor v njihovi pristojnosti v skladu s členom 8(1) Uredbe o zagotavljanju služb.~~

~~4. Države članice ohranijo svoje obveznosti do ICAO v okviru geografskih meja letalskih informativnih območij v zgornjem zračnem prostoru in letalskih informativnih območij, ki jim jih je zaupala ICAO na dan začetka veljavnosti te uredbe.~~

🡻 1070/2009 člen 3(3)

(prilagojeno)

⇨ novo

Člen 32~~3a~~

Elektronske letalske informacije

Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic in na način, ki dosledno upošteva ~~to~~ navedeno objavo, ~~Komisija~~ ⌦ upravljavec omrežja ⌫ v sodelovanju s ~~Eurocontrolom~~ ⇨ Komisijo ⇦ ~~zagotovi~~ ⌦ vzpostavi vseevropsko infrastrukturo za letalske informacije za izboljšanje ⌫ razpoložljivosti elektronskih letalskih informacij visoke kakovosti, ki so predstavljene ~~na usklajen način~~ ⌦ na zlahka dostopen način ⌫ ter po kakovosti ⌦ in pravočasnosti ⌫ podatkov ~~in aktualnosti~~ ustrezajo zahtevam vseh zadevnih uporabnikov. ⇨ Tako razpoložljive letalske informacije so samo informacije, ki izpolnjujejo bistvene zahteve iz točke 2.1 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139. ⇦

~~2. Za namene odstavka 1 Komisija:~~

~~(a) zagotovi razvoj infrastrukture za letalske informacije za vso Skupnost v obliki elektronskega integriranega obveščevalnega portala z neomejenim dostopom za zainteresirane strani. Navedena infrastruktura vključuje dostop do zahtevanih podatkovnih elementov in njihovo zagotavljanje, kot so med drugim letalske informacije, informacije službe letalskih informacij (ARO), meteorološke informacije in informacije o upravljanju pretoka;~~

~~(b) podpira posodobitev in uskladitev zagotavljanja letalskih informacij v najširšem pomenu v tesnem sodelovanju z Eurocontrolom in ICAO. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.~~

🡻 1070/2009 člen 3(4)

~~Člen 4~~

~~Pravila zračnega prometa in klasifikacija zračnega prostora~~

~~Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe sprejme izvedbena pravila za:~~

~~(a) sprejetje ustreznih določb glede pravil zračnega prometa, osnovanih na standardih ICAO in priporočenih praksah;~~

~~(b) uskladitev in ustrezno prilagoditev uporabe klasifikacije zračnega prostora ICAO, z namenom nemotenega zagotavljanja varnih in učinkovitih storitev služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.~~

🡻 551/2004 (prilagojeno)

~~POGLAVJE III~~

~~PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA NA ENOTNEM EVROPSKEM NEBU~~

🡻 551/2004 (prilagojeno)

⇨ novo

Člen 33~~7~~

Prilagodljiva uporaba zračnega prostora

1. Države članice ob upoštevanju organiziranosti vojaških vidikov v svoji pristojnosti~~,~~ zagotavljajo ~~enotno~~ uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora ⌦ na enotnem evropskem nebu ⌫, kakor ga opredeljuje ICAO in razvija Eurocontrol ~~z namenom~~, da bi olajšale upravljanje zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike ⇨ in v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM ⇦ .

2. Države članice ~~pošljejo~~ Komisiji letno poroč~~ilo~~ajo o uporabi koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora v svoji pristojnosti v okviru skupne prometne politike.

3. Kadar je zlasti ~~po~~ glede na poročila, ki jih predložijo države članice, treba okrepiti in uskladiti uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, ⌦ Komisija sprejme ukrepe ⌫ ~~se sprejmejo pravila za izvajanje~~ v ~~kontekstu~~ okviru skupne prometne politike. ⌦ Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo ⌫ v skladu s postopkom ⌦ pregleda ⌫ iz člena ~~8~~ 37(3)~~okvirne uredbe~~.

⇩ novo

Člen 34

Usklajevanje projekta SESAR

Subjekti, pristojni za naloge, ki jih določa pravo Unije na področjih usklajevanja opredelitvene faze SESAR, razvojne faze SESAR in uvajalne faze SESAR, kakor je ustrezno, sodelujejo, da bi zagotovili učinkovito usklajevanje med navedenimi tremi fazami ter s tem dosegli nemoten in pravočasen prehod med njimi.

Vključene so vse ustrezne civilne in vojaške zainteresirane strani v kar najširšem možnem obsegu.

🡻 1070/2009 člen 2(10)

~~*Člen 15a*~~

~~**Skupni projekti**~~

~~1. Skupni projekti lahko prispevajo k uspešnemu izvajanju osrednjega načrta ATM. Takšni projekti poleg tega podpirajo cilje iz te uredbe za izboljšanje delovanja evropskega letalskega sistema na ključnih področjih, kot so zmogljivost, učinkovitost letov, stroškovna učinkovitost in okoljska trajnost znotraj prevladujočih varnostnih ciljev.~~

~~2. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe razvije usmerjevalno gradivo o tem, kako ti projekti lahko podprejo izvajanje osrednjega načrta ATM. Takšno usmerjevalno gradivo ne vpliva na mehanizme za razvoj tovrstnih projektov v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, o katerih so se dogovorile stranke v teh blokih.~~

~~3. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe odloči tudi, da pripravi skupne projekte za funkcije, povezane z omrežji, ki so zlasti pomembne za izboljšanje celovite uspešnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi. Takšni skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Skupnosti v večletnem finančnem okviru. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o porabi svojih finančnih sredstev, Komisija v skladu s členom 10 okvirne uredbe opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in ustreznimi zainteresiranimi stranmi, pri tem pa preuči vse primerne načine financiranja priprave teh projektov. Upravičeni stroški priprave skupnih projektov se krijejo v skladu z načeli preglednosti in nediskriminacije.~~

⇩ novo

Člen 35

Skupni projekti

1. Komisija lahko vzpostavi skupne projekte za izvajanje bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki imajo učinek na celotno omrežje.

2. Komisija lahko vzpostavi tudi mehanizme upravljanja za skupne projekte in njihovo izvajanje.

3. Skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Unije. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o uporabi svojih finančnih sredstev, Komisija opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in zadevnimi zainteresiranimi stranmi v skladu s členom 10, pri tem pa preuči vse primerne načine za financiranje izvajanja takih projektov.

4. Komisija skupne projekte in mehanizme upravljanja iz odstavkov 1 in 2 vzpostavi z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

🡻 551/2004

~~*Člen 8*~~

~~**Začasna ukinitev**~~

~~1. Kadar uporaba člena 7 povzroča pomembne operativne težave, smejo države članice začasno ukiniti takšno uporabo pod pogojem, da o tem takoj obvestijo Komisijo in druge države članice.~~

~~2. Po uvedbi začasne ukinitve se lahko izvedejo prilagoditve pravilom, sprejetim na podlagi člena 7(3), za zračni prostor v pristojnosti zadevne države članice ali držav članic, skladno s postopkom iz člena 8 okvirne uredbe.~~

POGLAVJE ~~IV~~ VI

KONČNE DOLOČBE

🡻 1070/2009 člen 2(11)

~~*Člen 17*~~

~~Revizija prilog~~

~~Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb prilog zaradi upoštevanja tehničnega in operativnega razvoja, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.~~

~~Iz nujnih razlogov lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 5(5) okvirne uredbe.~~

⇩ novo

Člen 36

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo iz členov 6 in 26 se na Komisijo prenese za obdobje sedmih let od [datuma objave te uredbe]. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz členov 6 in 26 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 6 in 26, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

🡻 549/2004 (prilagojeno)

⇨ novo

Člen <u>37</u> ~~5~~

~~Postopki odbora~~ <u>Postopek v odboru</u>

1. Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko nebo (v nadaljnjem besedilu: ~~O~~odbor), ki je sestavljen iz dveh predstavnikov vsake države članice~~, ki~~ in mu predseduje ~~predstavnik~~ Komisija. Odbor zagotavlja primerno upoštevanje interesov vseh kategorij uporabnikov. ⇨ Odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011. ⇦

2. Pri sklicevanju na ta odstavek ~~veljata~~ se uporablja člen~~a~~ ~~3 in 7~~ ⇨ 4 ⇦ ~~Sklepa 1999/468/ES~~ ⇨ Uredbe (EU) št. 182/2011 ⇦ ~~ob upoštevanju člena 8 Sklepa~~.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek ~~veljata~~ se uporablja člen~~a~~ 5 ~~in 7 Sklepa 1999/468/ES~~ ⇨ Uredbe (EU) št. 182/2011 ⇦ ~~ob upoštevanju člena 8 Sklepa~~.

~~Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.~~

🡻 1070/2009 člen 1(4)

~~4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

~~5. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1), (2), (4), (6) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

🡻 1070/2009 člen 1(5)

(prilagojeno)

Člen 38~~10~~

⌦ Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi ⌫

⇩ novo

1. Države članice, nacionalni nadzorni organi, Agencija, ne glede na to, ali deluje v vlogi organa za oceno uspešnosti, in upravljavec omrežja vzpostavijo posvetovalne mehanizme za ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede opravljanja svojih nalog pri izvajanju te uredbe.

🡻 1070/2009 člen 1(5)

(prilagojeno)

⇨ novo

2. Komisija tak mehanizem vzpostavi ~~posvetovalni~~ ~~mehanizem~~ na ravni ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ ⇨ za posvetovanje o zadevah, povezanih z izvajanjem te uredbe, kadar je to primerno ⇦. Pri posvetovanju sodeluje ~~P~~poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom ⌦ Komisije ⌫ 98/500/ES ~~sodeluje pri posvetovanju~~. ~~3. Posvetovanje zainteresiranih strani zajema zlasti razvoj in uvedbo novih konceptov in tehnologij v EATMN.~~ ⇨ Kadar je potrebno posvetovanje glede vojaških vidikov, se Komisija za namen točke (e) odstavka 3 posvetuje ne le z državami članicami, temveč tudi z Evropsko obrambno agencijo in drugimi pristojnimi vojaškimi strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice. ⇦

3. Zainteresirane strani so lahko:

(a) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ⇨ ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo ⇦ ;

⇩ novo

(b) upravljavec omrežja;

🡻 1070/2009 člen 1(5)
(prilagojeno)
⇨ novo

(c) ~~operaterji~~ upravljavci letališč ⇨ ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo ⇦ ~~;~~

(d) ~~ustrezni~~ uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine ⌦, ki jih zastopajo; ⌫ ~~uporabnikov zračnega prostora;~~

(e) ⌦ vojska ⌫ ~~vojaški organi;~~

(f) ⌦ proizvodna ⌫ ~~letalska~~ industrija; ~~in;~~

(g) predstavniški organi strokovnega osebja~~;~~

⇩ novo

(h) ustrezne nevladne organizacije.

🡻 1070/2009 člen 1(5)
(prilagojeno)

~~*Člen 6*~~

~~Posvetovalni organ panoge~~

~~Komisija brez poseganja v vlogo Odbora in Eurocontrola ustanovi „posvetovalni odbor panoge“, ki ga sestavljajo izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, združenja uporabnikov zračnega prostora, operatorji letališč, letalska industrija in predstavniški organi strokovnega osebja. Vloga tega organa je le svetovanje Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba.~~

Člen 39~~7~~

Odnosi ~~zs~~ ~~evropskimi~~tretjimi državami

↓ 1070/2009 člen 1(5) (prilagojeno) ⇨ novo

~~Skupnost~~ ⌦ Unija ⌫ in njene države članice si prizadevajo za in podpirajo razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije. V ta namen si ~~prizadevajo, da~~ v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami ~~, ali v okviru sporazumov o funkcionalnih blokih zračnega prostora~~, ~~razširijo~~ prizadevajo za razširitev ~~področje uporabe te uredbe in ukrepov iz člena 3~~ ⌦ enotnega evropskega neba ⌫ na ~~te~~ navedene države. ⇨ Poleg tega si prizadevajo za sodelovanje z navedenimi državami v okviru sporazumov o funkcijah omrežja ali v okviru sporazuma med Unijo in Eurocontrolom za vzpostavitev splošnega okvira za okrepljeno sodelovanje, da bi se okrepila „vseevropska razsežnost“ ATM. ⇦

↓ 1070/2009 člen 1(5)

~~Člen 8~~

~~Izvedbena pravila~~

~~1. Glede oblikovanja izvedbenih pravil lahko Komisija podeli pooblastila Eurocontrolu ali po potrebi drugemu organu, pri čemer določi naloge, ki jih mora izvršiti, in njihov časovni razpored ter upoštevati ustrezne roke, določene v tej uredbi. Komisija ukrepa v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2).~~

~~2. Kadar Komisija namerava podeliti pooblastila v skladu z odstavkom 1, si prizadeva kolikor je mogoče dobro uporabiti obstoječe dogovore glede sodelovanja in posvetovanja z vsemi zainteresiranimi strankami, kadar so ti dogovori v skladu s praksami Komisije glede preglednosti in posvetovalnih postopkov in niso v nasprotju z njenimi institucionalnimi obveznostmi.~~

⇩ novo

Člen 40

Podpora drugih organov

Komisija pri izpolnjevanju svojih nalog v skladu s to uredbo lahko zaprosi za podporo drugih organov.

↓ 1070/2009 člen 2(1)

~~Člen 4~~

~~**Varnostne zahteve**~~

~~Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe sprejme izvedbena pravila, ki vključujejo ustrezne določbe zakonskih varnostnih zahtev Eurocontrola (ESARR) in njihove poznejše spremembe v okviru te uredbe, po potrebi z ustreznimi prilagoditvami~~

🡻 550/2004 (prilagojeno)

~~POGLAVJE IV~~

~~KONČNE DOLOČBE~~

🡻 1070/2009 člen 2(11)

(prilagojeno)

⇨ novo

Člen 41~~18~~

Zaupnost

1. ~~Niti~~ ~~n~~Nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, ~~niti~~ Komisija ⇨ , Agencija, ne glede na to, ali deluje v vlogi organa za oceno uspešnosti, in upravljavec omrežja ⇦ ne razkri~~jejo~~vajo informacij zaupne narave, zlasti ne informacij o izvajalcih ~~storitev~~ navigacijskih služb zračnega prometa, njihovih poslovnih odnosih ali stroškovnih komponentah.

2. Odstavek 1 ne posega v pravico nacionalnih nadzornih organov ~~ali~~, Komisije ⇨ ali Agencije v vlogi organa za oceno uspešnosti ⇦ ~~, da razkrijejo informacije~~ do razkritja, kadar ~~so te nujno potrebne~~ je to nujno za ~~izvajanje njihovih nalog~~ izpolnjevanje njihovih dolžnosti, vendar je v tem primeru tako razkritje sorazmerno in upošteva ~~pravno utemeljen~~ zakonite interese izvajalcev ~~storitev~~ navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč ~~in~~ ali drugih zadevnih zainteresiranih strani ~~za varovanje njihove poslovne tajnosti~~ ⌦ pri varstvu poslovno občutljivih informacij ⌫.

3. Informacije in podatki, ~~posredovani~~ zagotovljeni v skladu ~~s sistemom~~ z ureditvijo pristojbin ⇨ iz členov 19 do 24, zlasti glede ugotovljenih stroškov, dejanskih stroškov in prihodkov imenovanih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ⇦ ~~iz člena 14~~, se ~~objavijo~~ javno razkrijejo.

🡻 1070/2009 člen 1(5)

(prilagojeno)

⇨ novo

Člen 42~~9~~

Kazni

~~Kazni, ki jih~~ ~~d~~Države članice določijo ⌦ pravila o kaznih, ki se uporabljajo ⌫ za kršitve te uredbe ~~in~~ ter ~~ukrepov iz člena 3~~ ⇨ delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi ⇦, ~~ki jih zagrešijo~~ zlasti s strani uporabnikov zračnega prostora, ⇨ upravljavcev letališč ⇦ in izvajalcev ~~služb~~ ⌦ navigacijskih služb zračnega prometa, ⌫ ⇨ ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni ⇦ so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

🡻 549/2004

~~Člen 12~~

~~Nadzor, spremljanje in načini ocene vpliva~~

~~1. Nadzor, spremljanje in načini ocenjevanja vpliva temeljijo na letnih poročilih o izvajanju ukrepov, ki jih države članice predložijo v skladu s to uredbo in ukrepi iz člena 3.~~

🡻 1070/2009 člen 1(6)(a)

~~2. Komisija redno pregleduje uporabo te uredbe in ukrepov iz člena 3 ter prvič predloži poročilo o tem do 4. junija 2011 Evropskemu parlamentu in Svetu, nato pa konec vsakega referenčnega obdobja iz člena 11(3)(d). Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva dodatne informacije poleg tistih, ki jih skladno z odstavkom 1 tega člena posredujejo v poročilih.~~

🡻 549/2004

~~3. Komisija pri sestavljanju poročil iz odstavka 2 zaprosi za mnenje Odbor.~~

🡻 1070/2009 člen 1(6)(b)

~~4. Poročila vsebujejo oceno rezultatov, ki so bili doseženi z ukrepi na podlagi te uredbe, vključno z ustreznimi informacijami o razvoju dogodkov v sektorju, zlasti o ekonomskih, socialnih, okoljskih, zaposlovalnih in tehnoloških vidikih, kakor tudi o kakovosti storitev v smislu prvotnih ciljev in prihodnjih potreb.~~

⇩ novo

Člen 43

Vrednotenje

1. Komisija do leta 2030 ovrednoti uporabo te uredbe. Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva informacije v zvezi z uporabo te uredbe.

2. Komisija svoje ugotovitve posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu. Ugotovitve vrednotenja se objavijo.

↓ 1070/2009 člen 2(12)

(prilagojeno)

~~*Člen 18 a*~~

~~**Pregled**~~

~~Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu najpozneje 4. decembra 2012 predloži študijo o oceni pravnih, varnostnih, industrijskih, gospodarskih in družbenih vplivov uporabe tržnih načel pri zagotavljanju storitev komunikacij, navigacije, nadzora in letalskih informacij v primerjavi z obstoječimi ali alternativnimi organizacijskimi načeli, ob tem pa upošteva napredek pri funkcionalnih blokih zračnega prostora in razpoložljivo tehnologijo.~~

↓ 551/2004 (prilagojeno)

~~POGLAVJE IV~~

~~KONČNE DOLOČBE~~

~~*Člen 10*~~

~~**Pregled**~~

~~V okviru občasnih rednih pregledov iz člena 12(2) okvirne uredbe Komisija konča pričakovano študijo o pogojih za uporabo konceptov iz členov 3, 5 in 6 za spodnji zračni prostor v prihodnje.~~

~~Na osnovi zaključkov študije in glede na dosežen napredek Komisija najpozneje 31. decembra 2006 predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu, kateremu po potrebi priloži predlog za razširitev uporabe teh konceptov na spodnji zračni prostor ali za določitev drugih ukrepov. Če je takšna razširitev predvidena, naj se ustrezne odločbe sprejmejo po možnosti do 31. decembra 2009.~~

↓ 549/2004 (prilagojeno)

Člen 44~~13~~

~~Varovalni~~ Zaščitni ukrepi

Ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, ~~v kolikor~~ ⌦ če ⌫ so ti potrebni za ~~varovanje~~ zaščito bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Takšni ukrepi so zlasti ~~potrebni~~ tisti, ki so nujni:

(uuuu) za nadzor~~ovanje~~ zračnega prostora v njeni pristojnosti~~, skladno~~ v skladu z regionalnimi ~~sporazumi~~ dogovori ICAO o navigaciji v zračnem prometu ~~Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO)~~, ~~zlasti za~~ vključno s sposobnostjo odkrivanja, prepoznavanja in presojanja vseh zrakoplovov, ki uporabljajo tak zračni prostor, ~~z namenom zavarovati~~ da bi

zaščitili varnost letenjaov in sprejetili ukrepe za izpolnjevanje zadostitev varnostnim in obrambnim potrebam varovalne in obrambne politike.;

(vvvv) ob v primeru resnih notranjih nemirov z negativnim vplivom na ohranjanje zakonitosti in javnega reda, ki bi vplivali na vzdrževanje javnega reda in miru;

(wwww) v primeru vojne ali ob resnih mednarodnih napetosti, ki bi pomenile vojno nevarnost vojne,;

(xxxx) za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti, ki jih je država članica sprejela za države članice v zvezi z ohranjanjem miru in mednarodne varnosti,;

(yyyy) za izvajanje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja, vključno za potrebna sredstva s potrebnimi možnosti za vaje.

↓ 1070/2009 člen 1(7)

Člen 13a

Evropska agencija za varnost v letalstvu

Pri izvajanju te uredbe in uredb (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004, (ES) št. 552/2004 in Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu[53] se države članice in Komisija v skladu s svojo vlogo, določeno v tej uredbi, po potrebi uskladijo z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, da bi zagotovile ustrezno obravnavo vseh varnostnih vidikov.

↓

Člen 45

Razveljavitev

Uredbe (ES) št. 549/2004, 550/2004 in 551/2004 se razveljavijo.

Sklicevanje na razveljavljene uredbe se šteje kot sklicevanje na to uredbo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge III.

↓ 550/2004 (prilagojeno)

Člen *4619*

Začetek veljavnosti ⌦ in uporaba ⌫

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

---

[53] UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

~~2. Vendar pa začneta člena 7 in 8 veljati eno leto po objavi skupnih zahtev iz člena 6 v Uradnem listu Evropske unije.~~

⇩ novo

2. Člen 3(3) se uporablja od *[Urad za publikacije: vstaviti datum – 48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*.

Členi 10 do 24 se uporabljajo od 1. julija 2023. Vendar se člen 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 in člen 15 Uredbe (ES) št. 550/2004 ter izvedbeni akti, sprejeti na njuni podlagi, še naprej uporabljajo za namene izvajanja programa uspešnosti in ureditve pristojbin, ki se nanašata na tretje referenčno obdobje.

Člen 26(3) in člen 32 se uporabljata za upravljavca omrežja od dne, ko se začne uporabljati sklep o imenovanju, ki se sprejme v skladu s členom 27(2) po začetku veljavnosti te uredbe in zajema navedene določbe.

🡻 550/2004

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*