COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Propunere modificată de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind punerea în aplicare a Cerului unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2020) 187 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Inițiativa privind Cerul unic european (*Single European Sky* - SES) are drept scop îmbunătățirea eficienței globale a modului în care spațiul aerian european este organizat și administrat printr-o reformă a sectorului care furnizează servicii de navigație aeriană (*Air Navigation Services* - ANS). Elaborarea sa a presupus două pachete legislative cuprinzătoare – „SES I" și „SES II" –, constând în patru regulamente[1].

Experiența dobândită cu SES I, începând cu 2004, și cu SES II, începând cu 2009, a arătat că principiile și direcția generală către care se îndreaptă SES sunt valabile și trebuie păstrate. Cu toate acestea, în pofida acestui corpus legislativ, costurile managementului traficului aerian (ATM) continuă să fie mari și persistă întârzierile, dăunătoare mediului înconjurător. Această situație este cauzată de capacitatea limitată, precum și de anumite ineficiențe la nivelul ATM care duc la congestionare, chiar și în condiții normale. Este clar că obiectivele stabilite la momentul creării SES nu au fost atinse în întregime în termenul prevăzut.

Prin urmare, prezenta propunere modificată urmărește nu numai să elimine actualele ineficiențe la nivelul ATM care sunt dăunătoare pentru mediul înconjurător, ci și să consolideze alte aspecte utile legate de ATM, precum stimulentele și furnizarea mai rapidă de servicii de date, care pot contribui activ la realizarea de îmbunătățiri și la reducerea în continuare a amprentei de mediu a aviației.

Propunerea inițială de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (cunoscută sub abrevierea SES2+) a fost adoptată de Comisie la 11 iunie 2013. Scopul său a fost să accelereze punerea în aplicare a reformei serviciilor de navigație aeriană fără a se abate de la obiectivele și principiile sale inițiale.

Între timp, de la adoptarea propunerii, dar și în general în ultimul deceniu, sectorul aviației a continuat să evolueze, înregistrându-se progrese tehnologice și o creștere globală susținută a traficului până la începutul anului 2020. Pandemia de COVID-19 a produs o scădere bruscă a traficului care a demonstrat că, la nivel structural, SES nu are reziliență, deoarece furnizarea serviciilor nu se poate adapta efectiv la evoluțiile traficului. Și contextul politic a evoluat. În special, a fost adoptat Acordul de la Paris, care implică necesitatea ca sectorul aviației să

[1] „Regulamentul-cadru" - Regulamentul (CE) nr. 549/2004 - de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european; „Regulamentul privind prestarea de servicii" - Regulamentul (CE) nr. 550/2004, care privește furnizarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european; „Regulamentul privind spațiul aerian" - Regulamentul (CE) nr. 551/2004, care privește organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european; „Regulamentul privind interoperabilitatea" - Regulamentul (CE) nr. 552/2004, care privește interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian.

Pachetul compus din aceste regulamente în versiunea lor inițială este cunoscut sub denumirea „SES I". Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, cunoscut sub denumirea „SES II", a adus modificări tuturor celor patru regulamente.

Între timp, sub rezerva unei perioade de tranziție pentru anumite dispoziții, Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

contribuie la reducerea emisiilor de CO2 (în contextul unei creșteri continue și rapide a emisiilor până în prezent). În decembrie 2019, Comisia a adoptat o comunicare privind Pactul verde european, al cărui obiectiv este de a obține, până în 2050, neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon și o reducere cu 90 % a emisiilor generate de domeniul transporturilor. Este necesară actualizarea propunerii legislative SES2+, astfel încât să se reflecte aceste schimbări.

Pentru a permite sectorului să își valorifice mai bine potențialul economic și, totodată, să funcționeze mai sustenabil, este necesar să se prevadă o revizuire care să asigure o furnizare mai flexibilă a serviciilor de navigație aeriană, adaptată la mediul de operare actual și viitor. Normele propuse ar trebui să facă posibilă adaptarea rapidă și eficientă a capacității la creșteri sau scăderi ale cererii sau la nevoi geografice variabile. În acest mod s-ar contribui și la realizarea obiectivelor Pactului verde european, mai concret, la reducerea emisiilor de CO_2 ale sectorului aviației, ceea ce este de o importanță crucială. Reducerea necesară a acestor emisii presupune o serie de măsuri diferite, dintre care multe își vor face resimțite efectele numai pe termen mai lung. Totuși, revizuirea în timp util a sistemului SES, precum și aplicarea noilor norme rezultate pot determina primele reduceri concrete ale CO_2 încă de la începutul anului 2025.

Pe lângă necesitatea revizuirii sale globale, printre motivele specifice ale modificării propunerii SES2+ se numără:

- Textul trebuie simplificat și aliniat la legislația relevantă a Uniunii care a intrat în vigoare după stagnarea negocierilor pe tema propunerii inițiale SES2+ din 2013[2].
- Unele definiții și norme trebuie adaptate astfel încât să reflecte contribuțiile părților interesate și experiența dobândită, precum și concluziile relevante ale rapoartelor și studiilor realizate recent[3].
- Se dovedește oportun să se reflecte recomandările din Raportul Grupului de experți eminenți privind viitorul Cerului unic european[4].
- Același lucru este valabil și în cazul recomandărilor rezultate din proiectul-pilot al Parlamentului European privind viitoarea arhitectură a spațiului aerian european și din rapoartele Curții de Conturi Europene.
- Este deopotrivă important să se țină seama de progresele tehnologice recente din sectorul aviației și de angajamentele exprimate în Pactul verde european de a decarboniza sectorul transporturilor.

În pofida mai multor modificări efectuate, prezenta propunere modificată urmărește atingerea acelorași obiective ca propunerea SES2+ din 2013, dar, în unele situații, prin mijloace diferite. În unele cazuri, au fost păstrate soluțiile corespunzătoare opțiunilor preferate identificate în evaluarea impactului din 2013, dar unele dintre soluții au fost actualizate pentru a se reflecta schimbările din acest sector. Secțiunea 4 din documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul document descrie modificările în detaliu și prezintă probe în sprijinul lor.

---

2 În principal, Regulamentul (UE) 2018/1139.

3 A se vedea anexa III la documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul document.

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

Dat fiind că obiectivele principale și opțiunile preferate prevăzute în evaluarea impactului sunt, în esență, neschimbate, este improbabil ca normele propuse acum să aibă un impact economic, de mediu sau social diferit față de propunerea inițială SES2+. Prin urmare, nu este necesară efectuarea unei noi evaluări a impactului pentru prezenta propunere modificată, în afară de analiza cuprinsă în documentul de lucru al serviciilor Comisiei menționat anterior.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Strategia în domeniul aviației pentru Europa prezentată de Comisie în 2015[5] a invitat la o adoptare rapidă, de către colegiuitori, a regulamentului prevăzut în propunerea SES2+. Modificarea propunerii menționate este în deplină concordanță cu strategia globală a Comisiei în acest domeniu de politică și, mai ales, ar trebui să faciliteze progresul în privința acestui dosar legislativ.

Legislația Cerului unic european este strâns legată de corpusul legislativ al Uniunii referitor la siguranța aviației și de sarcinile încredințate Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”)[6]. Prezenta propunere este menită, printre altele, să simplifice legislația prin eliminarea anumitor suprapuneri între normele existente și să alinieze legislația Cerului unic european la regulamentul de bază al AESA.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

În comunicarea Comisiei privind Pactul verde european, îmbunătățirea normelor SES a fost identificată ca fiind o măsură ce poate contribui la reducerea emisiilor de CO_2 din sectorul aviației. O astfel de îmbunătățire ar reduce în mod semnificativ congestionarea și ar permite astfel o utilizare mai frecventă a rutelor directe. Propunerea cuprinde, deopotrivă, elemente importante menite să consolideze digitalizarea și piața internă, alte două priorități ale Comisiei.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al modificării propuse îl constituie articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene conferă Uniunii dreptul să acționeze în acest domeniu, care este unul de competență partajată.

Mai exact, începând din 2004, managementul traficului aerian este reglementat de dispoziții din legislația Uniunii care nu pot fi modificate de statele membre acționând în nume propriu. În fond și prin natura sa, managementul traficului aerian are consecințe asupra spațiului aerian al întregii Uniuni Europene, iar circulația transfrontalieră a persoanelor, bunurilor, serviciilor

[5] https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_ro

[6] Regulamentul (UE) 2018/1139.

și capitalurilor este inerentă aviației și, prin urmare, se gestionează cel mai eficient la nivelul Uniunii.

Acțiunea la nivelul Uniunii este necesară pentru a defragmenta spațiul aerian european și, astfel, pentru a permite o gestionare mai eficientă, care să poată soluționa problema lipsei de capacitate dintr-o perspectivă globală și, deci, să combată întârzierile și emisiile suplimentare corespondente.

- **Proporționalitatea**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru a-și atinge obiectivele. Ea se axează pe elementele sprijinite de diferitele contribuții enumerate în anexa III la documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea.

- **Alegerea instrumentului**

Propunerea inițială a fost de a modifica regulamentele existente, reformându-le într-un singur regulament, din motive de claritate. Această abordare se justifică în continuare și ar trebui utilizat același instrument al unui regulament reformat, sub rezerva modificărilor necesare pe fond.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

Se consideră inutilă efectuarea unei noi evaluări a impactului în afară de cea care stă la baza propunerii inițiale din 2013 [SWD(2013) 206 final], deoarece obiectivele principale și opțiunile preferate nu s-au schimbat semnificativ și deoarece impactul la nivel economic, de mediu sau social al textului prezentei propuneri nu ar trebui să difere semnificativ de impactul preconizat al propunerii SES2+ inițiale.

Cu toate acestea, documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta propunere modificată [a se adăuga trimiterea] prezintă probe și analize suplimentare, îndeosebi în privința unor actualizări în raport cu soluțiile pentru atingerea opțiunilor preferate prezentate în 2013. Actualizările respective reflectă schimbările din sector și alte mijloace noi sau modificate de atingere a obiectivelor stabilite. Elementele suplimentare s-au bazat pe diverse contribuții colectate în ultimii ani. În 2017, Curtea de Conturi Europeană (CCE) a publicat un raport special referitor la Cerul unic european, care cuprindea recomandări adresate Comisiei. În 2019, CCE și-a continuat analiza cu un alt raport special referitor la reglementarea modernizării ATM în UE. Raportul prezintă recomandări adresate Comisiei, care fie sunt abordate direct în prezenta propunere modificată, fie pot fi abordate prin acte ale Comisiei pe baza competențelor sale existente sau propuse.

În 2019, a fost înființat un Grup de experți eminenți, compus din cincisprezece experți eminenți în domeniu, care să evalueze situația actuală și nevoile viitoare în materie de ATM în UE. După mai multe luni de consultări care au luat forma unor audieri ale tuturor părților interesate operaționale relevante, în aprilie 2019, grupul a prezentat Raportul Grupului de experți eminenți privind viitorul Cerului unic european, care reflectă poziția comună a

grupului și conține zece recomandări[7]. În paralel, Parlamentul European a comandat un proiect-pilot privind viitoarea arhitectură a spațiului aerian european, care a condus, de asemenea, la întocmirea unui raport în martie 2019. În septembrie 2019, în timpul președinției finlandeze a Consiliului Uniunii Europene, a avut loc o conferință la nivel înalt pe tema viitorului Cerului unic european, în urma căreia părțile interesate au semnat o declarație comună, prin care au îndemnat instituțiile europene să simplifice cadrul de reglementare și structura instituțională pentru a răspunde nevoilor actuale și viitoare ale managementului traficului aerian european, astfel încât acesta să fie adecvat scopului.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are nicio implicație asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicații detaliate referitoare la dispozițiile specifice ale propunerii modificate**

Ca și anterior, se propune fuzionarea regulamentelor SES existente într-un singur regulament, ceea ce necesită o serie de modificări. Noul instrument este împărțit în șase capitole:

- Capitolul I: Dispoziții generale

- Capitolul II: Autoritățile naționale de supervizare

- Capitolul III: Furnizarea serviciilor

- Capitolul IV: Managementul rețelei

- Capitolul V: Spațiul aerian, interoperabilitatea și inovarea tehnologică

- Capitolul VI: Dispoziții finale

În acest context, se propune eliminarea elementelor care se suprapun cu Regulamentul (UE) 2018/1139. De asemenea, anumite detalii sunt modificate în paralel în Regulamentul (UE) 2018/1139, pentru a se asigura alinierea corectă a celor două regulamente. Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 și, drept urmare, nu mai este luat în considerare în prezenta propunere modificată. Cu toate acestea, s-a păstrat obiectivul interoperabilității în cadrul Cerului unic european.

Autoritățile naționale de supervizare (articolele 3, 4 și 5, de citit în coroborare cu noul articol 114i din Regulamentul (UE) 2018/1139, prevăzut într-o propunere separată prezentată în același timp[8])

Una dintre principalele nevoi de acțiune identificate în evaluarea impactului constă în consolidarea autorităților naționale de supervizare, în ceea ce privește independența și experiența lor, dar și în ceea ce privește resursele de care dispun. În acest scop, articolul 3 descrie nivelul de independență de care trebuie să dispună autoritățile față de furnizorii de servicii pe care trebuie să îi supervizeze și față de orice altă entitate publică sau privată.

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

[8] COM(2020) 577.

Aplicarea regimului propus necesită o reorganizare administrativă prealabilă în unele state membre, motiv pentru care se sugerează, de asemenea, să se permită o perioadă de tranziție de 48 de luni în acest sens [proiectul de articol 46 alineatul (2)]. În plus, se prevăd cerințe mai explicite în ceea ce privește competențele și independența personalului angajat, îndeosebi în privința persoanelor responsabile cu luarea deciziilor strategice. În același sens, proiectul de articol 20, cu privire la „baza de cost pentru stabilirea tarifelor”, se referă în mod explicit la costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește supravegherea și certificarea lor de către autoritățile naționale de supervizare, ca fiind un element eligibil. Această normă lasă loc unei finanțări adecvate, prin taxe corespunzătoare, a autorităților naționale competente.

Printre altele, pentru a îmbunătăți cooperarea dintre autorități în scopul aprofundării cunoștințelor de specialitate și a celor mai bune practici, se propune înființarea unui forum adecvat pentru autoritățile naționale de supervizare, sub forma Consiliului consultativ pentru evaluarea performanței [a se vedea noile articole 114a și 114i din Regulamentul (UE) 2018/1139].

Se propune să se facă o distincție clară între sarcinile autorităților naționale de supervizare, competente în chestiuni legate de Cerul unic european, și cele ale autorităților naționale competente în domeniul siguranței aviației care face obiectul Regulamentului (UE) 2018/1139. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să fie responsabile cu certificarea economică legată de condițiile financiare necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, cu monitorizarea achiziționării de servicii de navigație aeriană, precum și cu aplicarea sistemelor de performanță și de tarifare. Autoritățile naționale competente în domeniul siguranței aviației continuă să fie responsabile cu certificarea și supravegherea în materie de siguranță, precum și cu alte sarcini descrise în Regulamentul (UE) 2018/1139.

Certificarea economică a furnizorilor de servicii de navigație aeriană și desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian (articolele 6 și 7)

Certificarea și supravegherea în materie de siguranță a furnizorilor de servicii de navigație aeriană fac obiectul Regulamentului 2018/1139. În plus față de certificatele solicitate în temeiul regulamentului menționat, furnizarea de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie condiționată de îndeplinirea anumitor cerințe legate de soliditatea financiară, acoperirea de răspundere și acoperirea prin asigurare. În acest scop, se propune să se prevadă un certificat de capacitate economică eliberat de autoritățile naționale de supervizare.

Propunerea modificată prevede, de asemenea, că desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian trebuie să se facă pe o perioadă de maximum 10 ani. Scopul este de a asigura reevaluarea periodică a desemnării.

Serviciile CNS, AIS, ADS, MET și serviciile de trafic aerian în zonele terminale (articolul 8)

Serviciile de suport furnizate serviciilor de trafic aerian pot aduce câștiguri la nivel de rentabilitate, estimându-se că vor oferi mai multă flexibilitate și că vor promova inovarea. Aceste îmbunătățiri ar putea fi obținute prin furnizarea serviciilor în condiții de piață, la care aceste servicii se pretează, având în vedere natura lor. Prin urmare, se propune înlocuirea

articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 cu o normă privind furnizarea în condiții de piață a serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și de trafic aerian în zonele terminale.

Serviciile de trafic aerian, considerate monopoluri naturale, rămân în principiu supuse obligației desemnării unui anumit furnizor de către autoritățile responsabile. Cu toate acestea, furnizorii de servicii de trafic aerian ar trebui să poată decide dacă să achiziționeze sau nu servicii CNS, AIS, ADS sau MET. În ceea ce privește serviciile de trafic aerian în zonele terminale, operatorii de aeroporturi ar trebui să poată decide dacă să achiziționeze sau nu servicii de control de aerodrom, în cazul în care o astfel de achiziție ar face posibilă creșterea rentabilității în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian. În aceleași condiții, statele membre ar trebui să poată permite achiziționarea de servicii de control de apropiere.

Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile și pentru a se evita discriminarea, subvenționarea încrucișată și denaturarea concurenței, serviciile de rută ar trebui să fie separate, la nivel de organizare, de celelalte servicii de navigație aeriană. .

Serviciile de informații comune (articolul 9)

Articolul 9 din prezenta propunere modificată cuprinde dispoziții referitoare la serviciile de informații comune necesare pentru a face posibil un management în condiții de siguranță al traficului aerian în cazul aeronavelor fără pilot la bord (traficul dronelor). Articolul este aliniat la recentele evoluții în materie de reglementare în ceea ce privește operarea aeronavelor fără pilot la bord. Se propune reglementarea prețurilor acestor servicii pentru a limita costurile managementului traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord.

Sistemele de performanță și de tarifare și organismul de evaluare a performanței (articolele 10-25)

Reglementarea economică ar trebui consolidată și eficientizată. În acest scop, se propune ca sarcina de a-și redacta planurile de performanță și de a le prezenta spre aprobare autorității competente să fie încredințată chiar furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați. În funcție de caz, autoritatea respectivă poate fi agenția, în calitate de organism de evaluare a performanței (*Performance Review Body* - PRB), sau o autoritate națională de supervizare.

Funcția de organism de evaluare a performanței, pentru care în propunerea de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 sunt stabilite norme de guvernanță specifice, este concepută astfel încât să permită luarea deciziilor relevante cu expertiza și independența necesare. Normele de finanțare propuse ar trebui să asigure dotarea agenției cu resursele necesare. Din motive de economie procedurală, se propune ca deciziile luate de agenție în calitate de PRB să facă obiectul unei proceduri de apel deschise părților vizate.

Prezenta propunere modificată stabilește responsabilitățile agenției în calitate de PRB și, respectiv, ale autorităților naționale de supervizare în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare. Mai exact, agenția în calitate de PRB este responsabilă cu evaluarea și aprobarea repartizării costurilor între serviciile de rută și terminale, precum și cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută. Autoritățile naționale de supervizare sunt responsabile cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală. În acest scop, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați care oferă servicii de navigație

aeriană de rută și servicii de navigație aeriană terminală trebuie să prezinte planuri separate pentru cele două tipuri de servicii.

Condițiile sistemului de tarifare propus sunt aliniate la această nouă abordare. În plus, se propune instituirea unor mecanisme de modulare a tarifelor la nivelul întregii Uniuni, astfel încât să se sprijine îndeosebi îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu sau al calității serviciilor.

În fine, se propune adăugarea anumitor cerințe la normele privind transparența situațiilor contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană (articolul 25). Intenția este de a contribui la prevenirea subvențiilor încrucișate și a denaturărilor rezultante. Această normă ar trebui, în special, să faciliteze aplicarea articolelor 8 și 9.

Blocurile funcționale de spațiu aerian

Propunerea modificată nu mai conține dispoziții referitoare la blocurile funcționale de spațiu aerian. Lipsa unor astfel de norme nu împiedică însă statele membre să mențină sau să creeze blocuri funcționale de spațiu aerian dacă le consideră utile și nu împiedică nici existența unor forme flexibile de cooperare între furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Managementul rețelei (articolele 26, 27 și 28)

Articolul 26 enumeră funcțiile de rețea și le stabilește obiectivele. Articolul 27 prevede rolul administratorului de rețea, care este acela de a contribui la executarea funcțiilor de rețea, și stabilește dispoziții referitoare la numirea administratorului de rețea, la sarcinile acestuia și la procesele decizionale pe care trebuie să le aplice.

Se propune ca funcțiile de rețea să facă obiectul unor norme specifice ale sistemului de performanță (articolul 16).

În conformitate cu articolul 28, administratorul de rețea trebuie să își publice situația contabilă și să se supună unui audit independent.

Disponibilitatea și accesul la date (articolul 31)

Se propune modificarea normelor referitoare la această chestiune (comparativ și cu propunerea inițială), astfel încât să se faciliteze furnizarea de servicii de date de trafic aerian la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. În plus, proiectul de articol 31 este formulat astfel încât să garanteze că entitățile nou intrate pe piața de date au acces la datele operaționale relevante chiar înainte de certificare. Pentru a preveni subvențiile încrucișate sau dubla tarifare, se propune stabilirea unor principii adecvate de stabilire a prețurilor.

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian (articolul 33)

Articolul 33 reflectă în mare măsură articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și continuă să aloce statelor membre responsabilitatea de a asigura aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian. Aceasta impune însă și ca acest concept să fie aplicat în conformitate cu Planul general ATM. Articolul 33 completează cerința esențială prevăzută în Regulamentul (UE) 2018/1139 conform căreia managementul spațiului aerian trebuie să asigure aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

Coordonarea SESAR (articolul 34)

Articolul 34 prevede obligația entităților relevante de a coopera în vederea asigurării unei coordonări efective între diferitele faze ale proiectului SESAR.

- **Modificări față de propunerea inițială menționată la punctul 1**

În raport cu propunerea menționată la punctul 1, modificările aduse de prezenta propunere modificată sunt următoarele:

Considerente

1. Considerentul 1 este simplificat după cum urmează:

„*Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului*[9]*, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului*[10] *și Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului*[11] *au fost modificate în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivelor regulamente.*”.

2. Considerentul 2 se elimină.

3. Considerentul 3 devine considerentul 2 și se introduc următoarele modificări:

(a) după trimiterea la „Regulamentul (CE) nr. 552/2004”, se adaugă cuvintele „al Parlamentului European și a Consiliului[12]”;

(b) considerentul nenumerotat ce urmează considerentului 3 devine a doua teză a considerentului 2 și este reformulat după cum urmează:

„*Prin adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului*[13]*, inițiativa privind Cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de performanță și de administrator de rețea în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței rețelei europene de management al traficului aerian.*”;

(c) se introduce o a treia teză nouă, după cum urmează:

„*Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, deoarece normele necesare pentru interoperabilitatea sistemelor, componentelor și procedurilor ATM au fost încorporate în acest din urmă regulament.*”.

4. Se introduce următorul nou considerent 3:

---

9 Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

10 Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

11 Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

12 Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

13 Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european (JO L 300, 14.11.2009, p. 34).

„*Pentru a se ține seama de modificările introduse în Regulamentul (UE) 2018/1139, este necesar să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (UE) 2018/1139.*”.

5. Considerentul 6 este reformulat după cum urmează:

„Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și a serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, statele membre ar trebui să respecte principiile «culturii juste». Ar trebui avute în vedere și luate în considerare avizele și recomandările Grupului de experți pentru dimensiunea umană[14] *a Cerului unic european.”.*

6. Se introduce următorul nou considerent 7:

„*Îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu a ATM contribuie, de asemenea, în mod direct la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris și ale Pactului verde european al Comisiei, îndeosebi prin reducerea emisiilor generate de sectorul aviației.*”.

7. Considerentul 7 devine considerentul 8 și este reformulat după cum urmează:

„În 2004, statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de Cerul unic european. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care toate statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele managementului traficului aerian.”

8. Considerentul 8 devine considerentul 9, iar considerentul 9 se elimină.

9. La considerentul 10, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„*Aceasta nu ar trebui să împiedice o autoritate națională de supervizare să facă parte dintr-o autoritate de reglementare în a cărei sferă de competență intră mai multe sectoare reglementate, dacă respectiva autoritate națională de reglementare îndeplinește cerințele de independență, și nici să aibă o structură organizațională comună cu autoritatea națională de concurență.*”.

10. Se adaugă următorul nou considerent 11:

„*Finanțarea autorităților naționale de supervizare ar trebui să le garanteze independența și să le permită să funcționeze conform principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității. Independența autorităților naționale de supervizare ar trebui garantată, printre altele, prin intermediul unor proceduri corespunzătoare de numire a personalului, care să asigure în special că persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice sunt numite de o autoritate publică care nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană.*”.

11. Considerentul 11 devine considerentul 12, iar prima teză este reformulată după cum urmează:

„Autoritățile naționale de supervizare au un rol cheie în punerea în aplicare a Cerului unic european și, prin urmare, ar trebui să coopereze unele cu altele pentru a permite schimbul de informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe care le aplică în procesul de luare a deciziilor, de bune practici și de proceduri, precum și de informații cu privire la aplicarea

[14] C(2017) 7518 final.

prezentului regulament și pentru a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional.”.

12. Considerentul 12 devine considerentul 43.

13. Considerentul 13 se elimină.

14. Se adaugă următoarele noi considerente 13 și 14:

„*(13) Cooperarea dintre furnizorii de servicii de trafic aerian este un instrument important de îmbunătățire a performanței sistemului european de management al traficului aerian și ar trebui încurajată. Statele membre ar trebui să poată institui mecanisme de cooperare care să nu se limiteze la forme de cooperare și zone geografice predefinite.*

(14) Certificarea în materie de siguranță și supravegherea în materie de siguranță a furnizorilor de servicii de navigație aeriană sunt efectuate de autoritățile naționale competente sau de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației («agenția»), în conformitate cu cerințele și procedurile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139. Pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană sunt necesare cerințe suplimentare privind soliditatea financiară, acoperirea de răspundere și prin asigurare, iar acestea ar trebui să facă obiectul unui certificat de capacitate economică. Un furnizor de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată oferi servicii în Uniune numai în cazul în care deține atât un certificat de siguranță, cât și un certificat de capacitate economică.”.

15. Considerentul 14 devine considerentul 15.

16. Se introduc următoarele noi considerente 16-33:

„*(16) Serviciile de trafic aerian, furnizate în exclusivitate, ar trebui să facă obiectul unor cerințe de desemnare și al unor cerințe minime de interes public.*

(17) Furnizorii de servicii de trafic aerian sau operatorii de aeroporturi ar trebui să aibă posibilitatea de a achiziționa servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere (CNS), servicii de informare aeronautică (AIS), servicii de date de trafic aerian (ADS), servicii meteorologice (MET) sau servicii de trafic aerian în zonele terminale în condiții de piață, fără a se aduce atingere cerințelor de siguranță, în cazul în care constată că achizițiile respective pot spori rentabilitatea. Se preconizează că posibilitatea de a recurge la astfel de achiziții va oferi mai multă flexibilitate și va promova inovarea la nivelul serviciilor, fără a afecta nevoile specifice ale forțelor militare în ceea ce privește confidențialitatea, interoperabilitatea, reziliența sistemului, accesul la date și securitatea ATM.

(18) Ar trebui ca, în cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian în zonele terminale, ele să nu facă obiectul sistemului de tarifare prevăzut în prezentul regulament și nici al articolului 1 alineatul (4) din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului[15] *legat de aplicabilitatea acestui sistem.*

(19) Furnizarea de servicii de trafic aerian de rută ar trebui să fie separată, la nivel de organizare, de furnizarea de servicii CNS, AIS, ADS, MET și servicii de trafic aerian în zonele terminale, inclusiv prin separarea evidențelor contabile, pentru a se asigura transparența și pentru a se evita discriminarea, subvenționarea încrucișată și denaturarea concurenței.

[15] Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

(20) Atunci când este cazul, achiziția de servicii de navigație aeriană ar trebui efectuată în conformitate cu Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului[16] și cu Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului[17]. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să se asigure că sunt îndeplinite cerințele în materie de achiziții de servicii de navigație aeriană.

(21) Managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord necesită disponibilitatea unor servicii de informații comune. Pentru a limita costurile unui astfel de management al traficului, prețurile pentru serviciile de informații comune ar trebui să se bazeze pe costuri și un adaos rezonabil în vederea obținerii unui profit și ar trebui să facă obiectul aprobării de către autoritățile naționale de supervizare. Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să pună la dispoziție datele necesare pentru ca serviciul să poată fi furnizat.

(22) Sistemele de performanță și de tarifare sunt menite să facă mai eficiente din punctul de vedere al costurilor serviciile de navigație aeriană furnizate în alte condiții decât condițiile de piață și să promoveze o calitate mai bună a serviciilor, drept care ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Având în vedere acest obiectiv, sistemele de performanță și de tarifare ar trebui să nu vizeze serviciile furnizate în condiții de piață.

(23) Pentru a fi cât mai eficace, supravegherea necesară în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarifare ar trebui direcționată către furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați ca atare.

(24) Responsabilitățile de supraveghere în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarifare ar trebui împărțite în mod corespunzător.

(25) Date fiind dimensiunile transfrontaliere și de rețea inerente furnizării de servicii de navigație aeriană de rută și faptul că, în consecință, performanța trebuie evaluată în special în raport cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ar trebui ca un organism al Uniunii să fie responsabil cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută, sub rezerva controlului judiciar de către un organism de apel și, în cele din urmă, de către Curtea de Justiție. Pentru a se asigura că sarcinile sunt îndeplinite la un nivel înalt de expertiză și cu independența necesară, respectivul organism al Uniunii ar trebui să fie agenția, care să acționeze în calitate de organism de evaluare a performanței (Performance Review Body - PRB) și să funcționeze în conformitate cu normele de guvernanță specifice prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139. Având în vedere că autoritățile naționale de supervizare cunosc circumstanțele locale, ceea ce este necesar pentru evaluarea serviciilor de navigație aeriană terminală, aceste autorități ar trebui să fie responsabile cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală. Repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală constituie o singură operațiune, relevantă pentru ambele tipuri de servicii, și, prin urmare, ar trebui să fie supravegheată de agenție, în calitate de PRB.

---

16 Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

17 Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

(26) Proiectele de planuri de performanță în domeniul serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală ar trebui să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță la nivelul Uniunii și să respecte anumite criterii calitative, astfel încât să se asigure pe cât posibil că obiectivele stabilite sunt îndeplinite efectiv. Procedura de evaluare ar trebui să asigure corectarea rapidă a deficiențelor.

(27) Îndeplinirea funcțiilor de rețea ar trebui să facă obiectul unor criterii specifice, având în vedere natura particulară a acestor funcții. Funcțiile de rețea ar trebui să facă obiectul unor obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.

(28) Sistemul de tarifare ar trebui să se bazeze pe principiul că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să plătească pentru costurile ocazionate de furnizarea serviciilor primite, dar că ar trebui să se țină seama numai de costurile imputabile unor astfel de servicii care nu sunt acoperite în alt mod. Costurile aferente administratorului de rețea ar trebui incluse în costurile determinate eligibile pentru a fi imputate utilizatorilor spațiului aerian. Tarifele ar trebui să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și ar trebui să stimuleze furnizarea de servicii integrate, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(29) Dat fiind caracterul transfrontalier al aviației, la nivelul Uniunii ar trebui să se instituie mecanisme de modulare a tarifelor în vederea îmbunătățirii performanței de mediu și a calității serviciilor, îndeosebi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității și reducerea întârzierilor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să aibă deopotrivă posibilitatea de a institui mecanisme la nivel local în ceea ce privește serviciile pentru zonele terminale.

(30) Pentru a stimula utilizatorii spațiului aerian să zboare pe ruta cea mai scurtă, în special în perioadele aglomerate, ar trebui să fie posibilă stabilirea unei rate unitare comune pentru serviciile de rută în întreg spațiul aerian al Cerului unic european. Stabilirea oricărei astfel de rate unitare comune ar trebui să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.

(31) Ar trebui să se prevadă dispoziții referitoare la transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ca mijloc de prevenire a subvenționării încrucișate și a denaturărilor rezultante.

(32) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și să sprijine atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să asigure utilizarea durabilă, eficientă și optimă pentru mediu a spațiului aerian și a resurselor limitate, să țină cont de nevoile operaționale la instalarea infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian și să ofere suport în caz de crize în rețea. O serie de sarcini care contribuie la executarea acestor funcții ar trebui să fie îndeplinite de un administrator de rețea, ale cărui acțiuni ar trebui să implice toate părțile interesate operaționale în cauză.

(33) În procesul decizional în cooperare utilizat pentru luarea deciziilor de către administratorul de rețea, ar trebui să prevaleze interesul rețelei. Prin urmare, părțile la procesul decizional în cooperare ar trebui să acționeze, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei. Procedurile aferente procesului

decizional în cooperare ar trebui să promoveze interesul rețelei și să fie de așa natură încât să se rezolve problemele și să se ajungă la un consens ori de câte ori este posibil."

17. Considerentul 15 devine considerentul 39 și este reformulat după cum urmează:

„*Conceptul de proiecte comune ar trebui să urmărească punerea în aplicare, în timp util și în mod coordonat și sincronizat, a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM, care au impact asupra întregii rețele. Comisia ar trebui să fie însărcinată cu efectuarea unei analize cost-beneficiu cu privire la finanțare, în vederea accelerării punerii în practică a proiectului SESAR.”.*

18. Considerentul 16 se elimină.

19. Considerentul 17 devine considerentul 37 și este reformulat după cum urmează:

„*Utilizarea în condiții de siguranță și eficiență a spațiului aerian se poate realiza numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, care se bazează, în practică, în principal pe conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și pe o coordonare civil-militară eficace, astfel cum a fost stabilită de OACI. Ar trebui stabilite norme în vederea asigurării aplicării acestui concept, iar Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte măsuri care să asigure o mai mare armonizare.*".

20. Considerentul 18 devine considerentul 35 și este reformulat după cum urmează:

„*Disponibilitatea datelor operaționale relevante este esențială pentru a face posibilă furnizarea flexibilă a serviciilor de date de trafic aerian, la nivel transfrontalier și la nivelul Uniunii. Prin urmare, astfel de date ar trebui să fie puse la dispoziția părților interesate relevante, inclusiv a potențialilor furnizori noi de servicii de date de trafic aerian. Acuratețea informațiilor, inclusiv cu privire la statutul spațiului aerian și la cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari au un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor. Accesul la timp la informații actualizate referitoare la spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când își depun sau își modifică planurile de zbor.*".

21. Considerentul 19 devine considerentul 36 și este reformulat după cum urmează:

„*Furnizarea de informații aeronautice complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian al Uniunii și posibilitățile de a circula în cadrul acestuia. Accesul la aceste date ar trebui înlesnit cu ajutorul unei infrastructuri informaționale corespunzătoare.*".

22. Considerentele 20-25 se elimină.

23. Considerentul 26 devine considerentul 34 și este reformulat după cum urmează:

„*Pentru a spori orientarea către client a furnizorilor de servicii de trafic aerian și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, ar trebui eficientizată consultarea și participarea părților interesate în cadrul procesului de luare a deciziilor operaționale majore de către furnizorii de servicii de trafic aerian.*".

24. Se introduce următorul nou considerent 38:

Proiectul SESAR urmărește să facă posibilă dezvoltarea sigură, eficientă și durabilă din punctul de vedere al mediului a transportului aerian, prin modernizarea sistemului ATM european și mondial. Pentru a contribui la eficacitatea deplină a acestui proiect, ar trebui asigurată o coordonare adecvată între fazele sale. Planul general european ATM ar trebui să

fie rezultatul fazei de definire a SESAR și ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.”.

25. Se introduce următorul nou considerent 40:

„*Respectarea cerințelor privind sistemele și componentele ATM instituite prin Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să asigure interoperabilitatea respectivelor sisteme și componente, în beneficiul Cerului unic european.*”

26. Considerentul 27 se elimină.

27. Considerentul 28 devine considerentul 41 și este modificat după cum urmează:

(a) în prima teză, cuvintele „și la sistemul de îmbunătățire a performanței” se elimină;

(b) a treia și a patra teză se înlocuiesc cu următorul text:

„*Atunci când adoptă actele delegate în temeiul prezentului regulament, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.*”.

28. Considerentul 29 se elimină.

29. Considerentul 30 devine considerentul 42 și este reformulat după cum urmează:

„*Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, îndeosebi în ceea ce privește modalitățile de recrutare și procedurile de selecție ale autorităților naționale de supervizare, normele privind certificarea economică a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, normele de punere în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare, în special cu privire la stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, clasificarea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală, criteriile și procedurile de evaluare a proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian și ale administratorului de rețea, monitorizarea performanței, normele privind furnizarea de informații referitoare la costuri și tarife, elementele constitutive ale bazei de cost a tarifelor și stabilirea acesteia, precum și stabilirea ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, numirea administratorului de rețea și condițiile numirii sale, sarcinile administratorului de rețea și mecanismele de guvernanță care trebuie aplicate de acesta, normele privind executarea funcțiilor de rețea, modalitățile de consultare a părților interesate cu privire la deciziile operaționale majore ale furnizorilor de servicii de trafic aerian, cerințele privind disponibilitatea datelor operaționale, condițiile de acces și stabilirea prețurilor de acces, aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, stabilirea proiectelor comune și mecanismele de guvernanță aplicabile acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate*

în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[18]*.”.*

30. Considerentele 31 și 32 se elimină.

31. Considerentul 33 devine considerentul 44.

32. Considerentul 34 se elimină.

33. Considerentele 35 și 36 se înlocuiesc cu următorul nou considerent 45:

„*Având în vedere poziția juridică a Regatului Spaniei cu privire la suveranitatea și jurisdicția asupra teritoriului în care este situat aeroportul, prezentul regulament ar trebui să nu se aplice aeroportului Gibraltar.*”.

34. Considerentul 37 devine considerentul 46. prima teză este reformulată după cum urmează:

„Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume punerea în aplicare a Cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre ci, dată fiind anvergura transnațională a acestei acțiuni, poate fi mai bine atins la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană.”.

Capitolul I: Dispoziții generale

35. La articolul 1 (Obiectul și domeniul de aplicare) se introduc următoarele modificări:

(a) alineatul (1) este reformulat după cum urmează:

„Prezentul regulament stabilește normele pentru crearea și buna funcționare a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele actuale de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general din Europa, în vederea satisfacerii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.”;

(b) la alineatul (2), trimiterea la articolul 38 se înlocuiește cu o trimitere la articolul 44;

(c) la alineatul (3), a doua teză este reformulată după cum urmează:

„*În acest context, prezentul regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine statele membre în îndeplinirea obligațiilor lor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.*”;

[18] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(d) alineatul (4) este reformulat după cum urmează:

„Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.”;

(e) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„*[În cazul în care regulamentul este adoptat înainte de încheierea perioadei de tranziție: Prezentul regulament nu se aplică aeroportului Gibraltar.]*”;

(f) se introduce următorul alineat (6):

„*Cu excepția cazului în care se prevede altfel, în cazul în care se face trimitere la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației («agenția»), respectiva trimitere se înțelege ca vizând agenția în calitate de autoritate de siguranță și nu de autoritate responsabilă cu evaluarea performanței.*”.

36. La articolul 2 (Definiții), în ceea ce privește punctele 1-22, se efectuează următoarele modificări și inserări:

(a) punctul 1 devine punctul 5, iar litera (a) este reformulată după cum urmează:

„*(a) de a preveni coliziunile:*

(i) între aeronave;

(ii) pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole;”;

(b) punctul 2 devine punctul 1 și este reformulat după cum urmează:

„*«serviciu de control de aerodrom» înseamnă un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom;*”;

(c) punctul 3 devine punctul 2 și este reformulat după cum urmează:

„*«serviciu de informare aeronautică» înseamnă un serviciu, stabilit într-o zonă de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;*”;

(d) punctul 4 este reformulat după cum urmează:

„*«servicii de navigație aeriană (ANS)» înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), servicii meteorologice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS);*”;

(e) punctul 5 devine punctul 3 și este reformulat după cum urmează:

„*«furnizor de servicii de navigație aeriană» înseamnă o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;*”;

(f) punctele 6 și 7 devin punctele 11 și, respectiv, 12. Punctul 12 este reformulat după cum urmează:

„*«management al spațiului aerian» înseamnă o funcție de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la maximum spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;*”;

(g) se inserează următoarele puncte 6 și 7:

„*6. «servicii de date de trafic aerian» înseamnă servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante sau în furnizarea de date prelucrate în scopuri de control al traficului aerian și de management al traficului aerian;*

7. «management al fluxului de trafic aerian și al capacității (ATFCM)» înseamnă un serviciu care urmărește să protejeze controlul traficului aerian de suprasolicitare și să optimizeze utilizarea capacității disponibile;”;

(h) punctul 8 devine punctul 14 și este reformulat după cum urmează:

„«utilizatori ai spațiului aerian» înseamnă operatori de aeronave exploatate conform normelor de trafic aerian general;”;

(i) punctul 9 devine punctul 8 și este reformulat după cum urmează:

„*«management al fluxului de trafic aerian (ATFM)» înseamnă o funcție sau un serviciu stabilit(ă) în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;*”;

(j) punctul 10 devine punctul 9 și este reformulat după cum urmează:

„*«management al traficului aerian (ATM)» înseamnă ansamblul funcțiilor sau serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;*”;

(k) punctul 11 devine punctul 10;

(l) punctul 12 devine punctul 17 și este reformulat după cum urmează:

„*«serviciu de control regional» înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control;*”;

(m) punctul 13 devine punctul 16;

(n) se introduce următorul punct 13:

„*«structură de spațiu aerian» înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;*”;

(o) punctul 14 devine punctul 33 și este reformulat după cum urmează:

„*«Planul general european ATM» înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului*[19]*, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului*[20]*, astfel cum a fost modificat ulterior;*”;

---

[19] Decizia Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR) (JO L 95, 9.4.2009, p. 41).

[20] Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 64, 2.3.2007, p. 1).

(p) punctele 15 și 16 se elimină;

(q) punctul 17 devine punctul 21 și este reformulat după cum urmează:

„*«certificat» înseamnă un document eliberat de agenție, de o autoritate națională competentă sau de o autoritate națională de supervizare, în orice formă în conformitate cu dreptul intern, care atestă că un furnizor de servicii de management al traficului aerian și de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind furnizarea unui anumit serviciu;*”;

(r) punctul 18 devine punctul 23;

(s) se introduce următorul punct 18:

„*«valoare de referință» înseamnă o valoare definită prin estimare, în scopul de a stabili obiectivele de performanță și referitoare la costurile determinate sau la costurile unitare determinate în cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;*”;

(t) punctul 19 devine punctul 24;

(u) se introduce următorul punct 19:

„*«grup-standard» înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian care dispun de un mediu economic și operațional similar;*”;

(v) punctul 20 devine punctul 28 și este reformulat după cum urmează:

„*«declarație» înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o declarație definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139;*”;

(w) se introduce următorul punct 20:

„*«valoare obținută prin defalcare» înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea unui obiectiv de performanță stabilit la nivelul Uniunii la nivelul fiecărui furnizor de servicii de trafic aerian în parte și care servește drept referință pentru a evalua dacă obiectivul de performanță stabilit în proiectul de plan de performanță corespunde cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii;*”;

(x) punctul 21 devine punctul 34 și este reformulat după cum urmează:

„*«utilizarea flexibilă a spațiului aerian» înseamnă un concept de management al spațiului aerian bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui desemnat ca fiind strict fie spațiu aerian civil, fie militar, ci ar trebui considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului;*”;

(y) punctul 22 devine punctul 35;

(z) se introduce următorul punct 22:

„*«serviciu de informații comune (CIS)» înseamnă un serviciu care constă în colectarea de date statice și dinamice și în diseminarea acestora pentru a face posibilă furnizarea de servicii pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;*”.

37. La articolul 2 (Definiții), în ceea ce privește punctele 23-38, se efectuează următoarele modificări și inserări:

(a) punctul 23 devine punctul 15;

(b) punctul 24 se elimină;

(c) punctul 25 devine punctul 36 și este reformulat după cum urmează:

„*«trafic aerian general» înseamnă toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;*”;

(d) punctul 26 devine punctul 37. A doua teză se elimină;

(e) se introduc următoarele puncte 25 și 26:

„*25. «regiune de control» înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului;*

26. *«proces decizional în cooperare» înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu statele membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz;*”;

(f) punctul 27 devine punctul 38 și este reformulat după cum urmează:

„*«servicii meteorologice» înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;*”;

(g) punctul 28 devine punctul 41 și este reformulat după cum urmează:

«servicii de navigație» înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;”;

(h) punctul 29 devine punctul 44 și este reformulat după cum urmează:

„*«date operaționale» înseamnă informații care privesc toate fazele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;*”;

(i) punctul 30 devine punctul 46 și este reformulat după cum urmează:

„*«punere în funcțiune» înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem;*”;

(j) punctul 31 devine punctul 47;

(k) punctul 32 devine punctul 53 și este reformulat după cum urmează:

„*«servicii de supraveghere» înseamnă infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru a se asigura separarea în condiții de siguranță;*”;

(l) se introduc următoarele puncte 29-32:

„*29. «servicii de navigație aeriană de rută» înseamnă serviciile de trafic aerian asociate controlului unei aeronave de la sfârșitul fazei de decolare și urcare inițială până la începutul fazei de apropiere și aterizare, precum și serviciile de navigație aeriană corespunzătoare necesare pentru furnizarea de servicii de trafic aerian de rută;*

30. «zonă tarifară de rută» înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

31. «Eurocontrol» este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;

32. rețeaua europeană de management al traficului aerian" (EATMN) înseamnă ansamblul de sisteme, enumerate la punctul 3.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139, care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniune, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;";

(m) punctul 33 devine punctul 54;

(n) punctul 34 devine punctul 57;

(o) punctul 35 devine punctul 27 și este reformulat după cum urmează:

„*«servicii transfrontaliere» înseamnă serviciile de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru;*";

(p) punctul 36 devine punctul 40 și este reformulat după cum urmează:

„*«autoritate națională de supervizare» înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat, în temeiul prezentului regulament, alte sarcini decât sarcinile executate de autoritatea națională competentă;*";

(q) punctele 37 și 38 se elimină;

(r) se introduce următorul punct 39:

„*«autoritate națională competentă» înseamnă entitățile definite la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;*";

(s) se introduc următoarele puncte 42 și 43:

„*42. «criză în rețea» înseamnă incapacitatea de a furniza managementul traficului aerian și servicii de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații într-una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;*

43. «administrator de rețea» înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate la articolul 26, în conformitate cu articolul 27;";

(t) se introduce următorul punct 45:

«plan de performanță» înseamnă un plan care este elaborat sau adoptat, în funcție de caz, de furnizorii de servicii de trafic aerian și de administratorul de rețea și care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;";

38. La articolul 2 (Definiții), se efectuează următoarele inserări suplimentare:

(a) se introduc următoarele puncte 48-52:

„*48. «faza de definire a SESAR» înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de punere în practică;*

49. «faza de punere în practică a SESAR» înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializare), precum și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);

50. «faza de dezvoltare a SESAR» înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;

51. «proiect SESAR» înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;

52. «soluție SESAR» înseamnă un rezultat ce poate fi pus în practică al fazei de dezvoltare a proiectului SESAR care introduce proceduri sau tehnologii operaționale standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;”;

(b) se introduc următoarele puncte 55 și 56:

„*55. «servicii de navigație aeriană terminală» înseamnă servicii de control de aerodrom sau servicii de informare a zborurilor de aerodrom care includ servicii consultative de trafic aerian și servicii de alarmare, servicii de trafic aerian asociate apropierii și plecării aeronavelor în limitele unei distanțe față de aeroportul în cauză necesare pentru îndeplinirea cerințelor operaționale și serviciile de navigație aeriană corespunzătoare necesare;*

56. «zonă tarifară terminală» înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică;”;

Capitolul II: Autoritățile naționale

39. Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text: „*Autorități naționale de supervizare*”.

40. Titlul articolului 3 se înlocuiește cu următorul text: „*Numirea, stabilirea și cerințe aplicabile autorităților naționale de supervizare*”.

41. Textul articolului 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) este reformulat după cum urmează:

„*Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supervizare care să își asume sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament.*”;

(b) alineatul (2) devine alineatul (3) și este reformulat după cum urmează:

„Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile naționale de supervizare sunt distincte din punct de vedere juridic și independente la nivel de organizare, funcționare, structură juridică și luare a deciziilor față de orice altă entitate publică sau privată.

Autoritățile naționale de supervizare sunt totodată independente la nivel de organizare, decizii de finanțare, structură juridică și luare a deciziilor față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană.”;

(c) alineatul (3) devine alineatul (4) și este reformulat după cum urmează:

„*Statele membre pot înființa autorități naționale de supervizare cu competențe în mai multe sectoare reglementate, dacă respectivele autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol. Autoritatea națională de supervizare poate avea o structură organizațională comună cu autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului, în cazul în care organismul comun îndeplinește cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol.*”;

(d) alineatul (4) se elimină;

(e) alineatul (5) devine alineatul (2) și este reformulat după cum urmează:

„*Autoritățile naționale de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent și sunt organizate, dotate cu personal, gestionate și finanțate corespunzător.*”;

(f) alineatul (6) este înlocuit de alineatele (5) și (6), după cum urmează:

„*(5) Personalul autorităților naționale de supervizare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:*

(a) să fie recrutat pe baza unor procese clare și transparente care să îi asigure independența;

(b) să fie selectat pe baza calificărilor sale specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante, sau să facă obiectul unei pregătiri corespunzătoare.

Personalul autorităților naționale de supervizare trebuie să acționeze independent, îndeosebi evitând conflictele de interese dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor sale.

(6) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (5), persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice trebuie să fie numite de o entitate a statului membru în cauză care nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Statele membre decid dacă respectivele persoane sunt numite pe perioadă determinată cu posibilitatea de reînnoire sau pe perioadă nedeterminată cu posibilitatea de a fi eliberate din funcție numai din motive nelegate de deciziile pe care le adoptă. Atunci când se află în exercițiul funcțiunii în cadrul autorității naționale de supervizare, persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern sau de la nicio altă entitate publică sau privată și au autoritate deplină asupra recrutării și managementului personalului respectivei autorități.

Persoanele menționate trebuie să evite orice interes direct sau indirect care ar putea fi considerat ca aducând prejudicii independenței lor și care le-ar putea influența în exercitarea funcțiilor deținute. În acest scop, acestea fac o declarație anuală de angajament și o declarație de interese indicând orice interes direct sau indirect.

Persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditurile sau cu alte funcții direct legate de obiectivele de performanță sau de supravegherea furnizorilor de servicii de navigație aeriană nu pot deține nicio funcție sau responsabilitate profesională la niciun furnizor de servicii de navigație aeriană timp de cel puțin doi ani după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de supervizare.";

(g) alineatul (7) este reformulat după cum urmează:

„*Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supervizare dețin resursele financiare și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. Autoritățile naționale de supervizare își gestionează personalul pe baza creditelor proprii, care sunt stabilite proporțional cu sarcinile care le revin în conformitate cu articolul 4.*";

(h) alineatul (8) devine alineatul (9);

(i) se introduce următorul alineat (8):

„*Un stat membru poate solicita agenției ca, în calitate de organism de evaluare a performanței (Performance Review Body - PRB), să îndeplinească sarcinile legate de punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare prevăzute la articolele 14, 17, 19, 20, 21, 22 și 25 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23 care intră în răspunderea autorității naționale de supervizare a respectivului stat membru în temeiul prezentului regulament și al actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.*

Din momentul în care a acceptat o astfel de solicitare, agenția, în calitate de PRB, devine autoritatea de supervizare responsabilă cu sarcinile care fac obiectul solicitării respective, iar autoritatea națională de supervizare a statului membru solicitant este scutită de responsabilitatea îndeplinirii acestor sarcini. Îndeplinirea acestor sarcini, inclusiv perceperea de taxe și tarife, face obiectul normelor prevăzute de Regulamentul (UE) 2018/1139 referitoare la agenție în calitate de PRB.";

(j) alineatul (9) devine alineatul (10) și este modificat după cum urmează:

– cuvintele „alineatul (6) literele (a) și (b)" se înlocuiesc cu „alineatul (5) literele (a) și (b)";

– cuvintele „ *articolul 27 alineatul (3)*" se înlocuiesc cu „*articolul 37 alineatul (3)*".

42. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„*Autoritățile naționale de supervizare menționate la articolul 3:*

(a) desfășoară activitățile necesare pentru eliberarea certificatelor de capacitate economică menționate la articolul 6, inclusiv supravegherea titularilor respectivelor certificate de capacitate economică;

(b) supraveghează aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții în conformitate cu articolul 8 alineatul (6);

(c) aplică sistemele de performanță și de tarifare prevăzute la articolele 10-17 și 19-22 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23, în limitele sarcinilor lor definite la articolele și în actele menționate, și supraveghează aplicarea regulamentului în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 25.";

(b) alineatul (2) devine alineatul (3) și este reformulat după cum urmează:

„*Fiecare autoritate națională de supervizare derulează inspecțiile, auditurile și alte activități de monitorizare necesare pentru a identifica posibila încălcare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.*

Autoritatea națională de supervizare ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legii, care pot include, după caz, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor de capacitate economică pe care le-a eliberat în conformitate cu articolul 6.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi și furnizorii de servicii de informații comune vizați au obligația să respecte măsurile luate de autoritățile naționale de supervizare în acest sens.";

(c) se introduce următorul alineat (2):

„*Autoritățile naționale de supervizare sunt responsabile cu evaluarea și aprobarea stabilirii prețurilor pentru furnizarea serviciului de informații comune, în conformitate cu articolul 9.*".

43. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„*Autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații și lucrează împreună într-o rețea în contextul consiliului consultativ pentru evaluarea performanței menționat la articolul 114a din Regulamentul (UE) 2018/1139.*";

(b) alineatul (2) este reformulat după cum urmează:

„*Autoritățile naționale de supervizare cooperează, atunci când este cazul, inclusiv prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și de supervizare și în ceea ce privește derularea inspecțiilor și a evaluărilor.*";

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„*Autoritățile naționale de supervizare facilitează furnizarea de servicii transfrontaliere de către furnizorii de servicii de navigație aeriană în scopul îmbunătățirii performanței rețelei. În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea, pe care urmează să o desfășoare în temeiul prezentului regulament, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză. Autoritățile naționale de supervizare în cauză pot întocmi un plan care să precizeze implementarea cooperării lor în vederea punerii în aplicare a acordului respectiv.*";

(d) alineatul (4) se elimină;

(e) alineatul (5) devine alineatul (4) și este reformulat după cum urmează:

„*În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) trebuie să prevadă recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre autorități, a sarcinilor de supervizare prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective trebuie să specifice, de asemenea, care este autoritatea națională de supervizare responsabilă cu certificarea economică prevăzută la articolul 6.*";

(f) alineatul (6) devine alineatul (5) și este reformulat după cum urmează:

„*În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri privind împărțirea responsabilităților legate de sarcinile de supervizare,*

atunci când acest lucru este permis de dreptul intern. Autoritățile naționale de supervizare înștiințează Comisia cu privire la aceste acorduri.”.

44. Articolul 6 se elimină.

Capitolul III: Furnizarea serviciilor

45. Articolul 7, împreună cu articolul 28, se înlocuiește cu articolul 38, intitulat „*Consultarea părților interesate*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Statele membre, autoritățile naționale de supervizare, agenția, indiferent dacă acționează sau nu în calitate de PRB, și administratorul de rețea trebuie să instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în procesul de punere în aplicare a prezentului regulament.*

(2) Comisia instituie astfel de mecanism la nivelul Uniunii pentru a derula consultări pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, atunci când este cazul. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE a Comisiei este asociat la consultări.

(3) Părțile interesate pot include:

(a) furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile relevante care îi reprezintă;

(b) administratorul de rețea;

(c) operatorii de aeroporturi sau grupurile relevante care îi reprezintă;

(d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă;

(e) forțele militare;

(f) industria producătoare;

(g) organismele profesionale de reprezentare a personalului;

(h) organizațiile neguvernamentale relevante.”.

46. Articolul 8 devine articolul 6. Titlul articolului se înlocuiește cu „*Certificarea economică și cerințe aplicabile furnizorilor de servicii de navigație aeriană*”, iar textul acestuia se înlocuiește după cum urmează:

„*(1) În plus față de certificatele pe care trebuie să le dețină în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să dețină un certificat de capacitate economică. Acest certificat de capacitate economică se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat o soliditate financiară suficientă și a obținut o acoperire corespunzătoare de răspundere și prin asigurare.*

Certificatul de capacitate economică menționat la prezentul alineat poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai îndeplinește cerințele de eliberare și de menținere a unui astfel de certificat.

(2) O entitate care deține un certificat de capacitate economică menționat la alineatul (1) și un certificat menționat la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 are dreptul să

furnizeze, în cadrul Uniunii, servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, în condiții nediscriminatorii, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (2).

(3) Certificatul de capacitate economică menționat la alineatul (1) și certificatul menționat la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pot face obiectul uneia sau mai multor condiții prevăzute în anexa I. Aceste condiții trebuie să fie justificate în mod obiectiv, să fie nediscriminatorii, proporționale și transparente. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 36 pentru a modifica lista prevăzută în anexa I în scopul de a asigura condiții competitive egale la nivel economic și reziliența furnizării de servicii.

(4) Îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol în ceea ce privește certificatele de capacitate economică intră în răspunderea autorităților naționale de supervizare din statul membru în care își are sediul principal de activitate persoana fizică sau juridică solicitantă a certificatului de capacitate economică sau, dacă persoana respectivă nu are un sediu principal de activitate, a autorităților naționale de supervizare din statul membru în care își are reședința sau sediul. În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, autoritățile naționale de supervizare responsabile sunt cele specificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4).

(5) În sensul alineatului (1), autoritățile naționale de supervizare:

(a) primesc și evaluează cererile care le sunt adresate și, după caz, eliberează sau reînnoiesc certificatele de capacitate economică;

(b) realizează supravegherea titularilor de certificate de capacitate economică.

(6) Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), norme de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele detaliate referitoare la soliditatea financiară, îndeosebi puterea financiară și reziliența financiară, precum și referitoare la acoperirea de răspundere și prin asigurare. Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor de la alineatele (1), (4) și (5), Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), de stabilire a dispozițiilor detaliate privind normele și procedurile de certificare și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficace, de către autoritatea națională de supervizare, a entităților care fac obiectul prezentului regulament.”.

47. Articolul 9 devine articolul 7 și conține următoarele modificări:

(a) alineatele (1), (2) și (3) sunt reformulate după cum urmează:

„*(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să îndeplinească următoarele condiții:*

(a) dețin un certificat valabil sau o declarație valabilă, astfel cum se menționează la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, și un certificat de capacitate economică în conformitate cu articolul 6 alineatul (1);

(b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

Fiecare decizie de desemnare a unui furnizor de servicii de trafic aerian este valabilă pe o perioadă de maximum zece ani. Statele membre pot decide să reînnoiască desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian.

(2) Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să le impună furnizorilor în cauză:

(a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre care i-au desemnat sau de către resortisanți ai acestora;

(b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre care i-au desemnat;

(c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre care i-au desemnat.

(3) Statele membre specifică drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian, desemnați individual sau colectiv. Obligațiile trebuie să includă condiții pentru punerea la dispoziție a datelor pertinente care permit ca toate mișcările aeronavelor să fie identificate în spațiul aerian de care sunt responsabile.";

(b) alineatele (4) și (5) se elimină;

(c) alineatul (6) devine alineatul (4).

48. Articolul 10 se elimină.

49. Se introduce un nou articol 8, intitulat „*Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian în zonele terminale*" și formulat după cum urmează:

„*(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS, ADS sau MET în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.*

Statele membre permit operatorilor de aeroporturi să achiziționeze servicii de trafic aerian în zonele terminale pentru controlul de aerodrom, în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.

În plus, statele membre pot permite operatorilor de aeroporturi sau autorității naționale de supervizare în cauză să achiziționeze servicii de trafic aerian în zonele terminale pentru controlul apropierii, în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.

(2) Achizițiile de servicii în condiții de piață trebuie să se realizeze pe baza unor condiții de egalitate, nediscriminare și transparență, în conformitate cu dreptul Uniunii, inclusiv cu normele din tratat privind concurența. Procedurile de atribuire pentru achiziția serviciilor în cauză trebuie concepute astfel încât să permită participarea efectivă a furnizorilor concurenți la aceste proceduri, inclusiv prin reluarea periodică a procedurii de atribuire.

(3) Statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută este separată, la nivel de organizare, de furnizarea de servicii CNS, AIS, ADS, MET și de servicii de trafic aerian în zonele terminale și că se respectă cerința referitoare la separarea evidențelor contabile menționată la articolul 25 alineatul (3).

(4) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian în zonele terminale poate fi selectat pentru a furniza servicii într-un stat membru numai atunci când:

(a) este certificat în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (2);

(b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;

(c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte și

(d) furnizorul de servicii îndeplinește cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

(5) Articolul 14, articolul 17 și articolele 19-22 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian în zonele terminale desemnați în urma unei proceduri de achiziții în conformitate cu alineatul (1) al doilea și al treilea paragraf. Furnizorii de servicii de trafic aerian în zonele terminale furnizează autorității naționale de supervizare și agenției, în calitate de PRB, în scopul monitorizării, date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.

(6) Autoritățile naționale de supervizare se asigură că achizițiile efectuate de furnizorii de servicii de trafic aerian și de operatorii de aeroporturi, menționate la alineatul (1), respectă dispozițiile de la alineatul (2) și, atunci când este necesar, aplică măsuri corective. În cazul serviciilor de trafic aerian în zonele terminale, autoritățile naționale de supervizare sunt responsabile cu aprobarea caietului de sarcini pentru serviciile de trafic aerian în zonele terminale, care trebuie să includă cerințe de calitate a serviciilor. Autoritățile naționale de supervizare sesizează autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului cu privire la aspecte legate de aplicarea normelor în materie de concurență.".

50. Se introduce un nou articol 9, intitulat „*Furnizarea de servicii de informații comune*" și formulat după cum urmează:

„*(1) În cazul în care sunt furnizate servicii de informații comune, datele diseminate trebuie să prezinte integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord.*

(2) Prețul serviciilor de informații comune trebuie să se bazeze pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, un adaos corespunzător unui raport adecvat între risc și randament.

Costurile menționate la primul paragraf se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale operatorului în cauză și sunt puse la dispoziția publicului.

(3) Furnizorul de servicii de informații comune stabilește prețul în conformitate cu alineatul (2), sub rezerva evaluării și a aprobării de către autoritatea națională de supervizare în cauză.

(4) În ceea ce privește operațiunile derulate în volume specifice de spațiu aerian desemnate de statele membre pentru operațiunile cu aeronave fără pilot la bord, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să pună la dispoziție în timp real date operaționale relevante. Furnizorii de servicii de informații comune pot utiliza aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează. Accesul la datele operaționale relevante se

acordă în mod nediscriminatoriu furnizorilor de servicii de informații comune și fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare.

Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costul marginal de punere la dispoziție a datelor.”.

51. Articolul 11 devine articolul 10 și se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) este reformulat după cum urmează:

„*În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 11-18, se aplică un sistem de performanță a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, cu scopul de a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea în cadrul Cerului unic european.*”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum doi ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include:

(a) obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității pentru fiecare perioadă de referință;

(b) planuri de performanță, incluzând obiective de performanță obligatorii în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a), pentru fiecare perioadă de referință;

(c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a performanței în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.

Comisia poate adăuga noi domenii-cheie de performanță în scopul stabilirii obiectivelor de performanță sau în scopul monitorizării, atunci când acest lucru este necesar în vederea îmbunătățirii performanței.”;

(c) alineatele (3)-(6) și (8) se elimină;

(d) alineatul (7) devine alineatul (3) și este reformulat după cum urmează:

„*Elementele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) se bazează pe:*

(a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile relevante, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de autoritățile naționale competente, de statele membre, de agenție, de administratorul de rețea și de Eurocontrol;

(b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea obiectivelor în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității;

(c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității;

(d) o metodologie de elaborare a planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană, precum și o metodologie de elaborare a planului de performanță și a obiectivelor de performanță pentru funcțiile de rețea;

(e) evaluarea proiectelor de planuri și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;

(f) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a obiectivelor de performanță și pentru revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință;

(g) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

(h) sisteme de stimulente, inclusiv contrastimulente financiare aplicabile în cazul în care un furnizor de servicii de trafic aerian nu îndeplinește obiectivele de performanță obligatorii relevante în cursul perioadei de referință sau nu a pus în aplicare proiectele comune relevante menționate la articolul 35. Aceste contrastimulente financiare trebuie să țină seama în mod particular de deteriorarea calității serviciilor furnizate de furnizorul respectiv ca urmare a neîndeplinirii obiectivelor de performanță sau a nepunerii în aplicare a proiectelor comune, precum și de impactul rezultant asupra rețelei;

(i) mecanisme de împărțire a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile;

(j) calendare pentru stabilirea obiectivelor, pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă;

(k) o metodologie de repartizare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii;

(l) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare.".

52. Se introduce un nou articol 11, intitulat „*Stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii*" și formulat după cum urmează:

„*(1) Comisia adoptă obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută și pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2) și cu prezentul articol alineatele (2)-(3). Laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate defini valori de referință complementare, valori obținute prin defalcare sau grupuri-standard, cu scopul de a permite evaluarea și aprobarea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu criteriile menționate la articolul 13 alineatul (3).*

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) trebuie să genereze îmbunătățiri progresive și continue în ceea ce privește performanța operațională și economică a serviciilor de navigație aeriană;

(b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză și să promoveze totodată progrese la nivel structural și tehnologic pe termen mai lung care să facă posibilă furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană.

(3) În scopul pregătirii deciziilor sale referitoare la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia colectează toate informațiile necesare de la părțile interesate. La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, acordă sprijin Comisiei în procesul de analizare și de pregătire a deciziilor respective, prin intermediul unui aviz.".

53. Articolul 12 se elimină.

54. Articolul 13 devine articolul 19 și este reformulat după cum urmează:

„*(1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de trafic aerian care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarife pentru serviciile de navigație aeriană.*

(2) Tarifele se bazează pe costurile furnizorilor de servicii de trafic aerian cu serviciile și funcțiile asigurate utilizatorilor spațiului aerian pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 10 alineatul (2). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe.

(3) Tarifele trebuie să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și trebuie să stimuleze furnizarea de servicii integrate, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(4) Veniturile din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian pot ocaziona excedente sau pierderi financiare furnizorilor de servicii de trafic aerian ca urmare a aplicării sistemelor de stimulente menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (h) și a mecanismelor de împărțire a riscurilor menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (i).

(5) Veniturile din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii furnizate în condiții de piață în conformitate cu articolul 8.

(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate, costurile reale și veniturile furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați trebuie raportate autorităților naționale de supervizare și agenției, în calitate de PRB, și trebuie puse la dispoziția publicului.”.

55. Articolul 14 devine articolul 24. Titlul acestuia este înlocuit cu „*Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarifare*”, iar textul său este reformulat după cum urmează:

„*(1) Comisia evaluează periodic conformarea furnizorilor de servicii de trafic aerian și a statelor membre, după caz, cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. Comisia acționează cu consultarea agenției, în calitate de PRB, și a autorităților naționale de supervizare.*

(2) La cererea unuia sau a mai multor state membre, a unei autorități naționale de supervizare sau a Comisiei, agenția, în calitate de PRB, desfășoară o investigație în cazul oricărei presupuse neconformări menționate la alineatul (1). Atunci când are indicii cu privire la o astfel de neconformare, agenția, în calitate de PRB, poate demara o investigație din proprie inițiativă. Ea trebuie să încheie investigația în termen de patru luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru, a autorității naționale de supervizare în cauză și a furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat în cauză. Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1), agenția, în calitate de PRB, comunică rezultatele investigației sale statelor membre în cauză, furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză și Comisiei.

(3) Comisia poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea statelor membre și/sau a furnizorilor de servicii de trafic aerian cu articolele 10-17 și 19-22 și cu

actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23 și notifică respectivul aviz statului membru sau statelor membre și furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză.”.

56. Articolul 15 devine articolul 35 (din capitolul V al propunerii modificate) și este reformulat după cum urmează:

„*(1) Comisia poate stabili proiecte comune pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM care au impact asupra întregii rețele.*

(2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernanță pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare.

(3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul 10, examinând toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.

(4) Comisia stabilește proiectele comune și mecanismele de guvernanță menționate la alineatele (1) și (2) prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).”.

57. Articolul 16 se elimină.

58. Articolul 17 este înlocuit de articolele 26 și 27(din capitolul IV al propunerii modificate), cu următorul text:

„*Articolul 26*

Funcțiile de rețea

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian asigură utilizarea durabilă și eficientă a spațiului aerian și a resurselor limitate. Totodată, ele asigură că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza traiectorii de zbor optime pentru mediu, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste funcții ale rețelei, enumerate la alineatele (2) și (3), sprijină atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și se bazează pe cerințe operaționale.

(2) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) includ următoarele:

(a) configurarea și managementul structurilor europene de spațiu aerian;

(b) managementul fluxului de trafic aerian;

(c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar.

(3) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) includ, de asemenea, următoarele:

(a) optimizarea configurării spațiului aerian pentru rețea și facilitarea delegării furnizării serviciilor de trafic aerian prin cooperarea cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu autoritățile statelor membre;

(b) managementul utilizării capacității de control al traficului aerian în rețea, astfel cum se prevede în planul obligatoriu de administrare a rețelei (Network Operations Plan - NOP);

(c) funcția de coordonare și de sprijin în cazul unei crize în rețea;

(d) managementul fluxului de trafic aerian și al capacității;

(e) managementul planificării, monitorizării și coordonării activităților de implementare a instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM, ținând seama de nevoile operaționale și de procedurile operaționale asociate;

(f) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian.

(4) Funcțiile menționate la alineatele (2) și (3) nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 36 pentru a modifica prezentul regulament în vederea adăugării de noi funcții la cele enumerate la alineatele (2) și (3), atunci când acest lucru este necesar pentru funcționarea și performanța rețelei.

Articolul 27

Administratorul de rețea

(1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 26, Comisia, sprijinită de agenție, după caz, se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prevăzute la articolul 26, prin îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (4).

(2) Comisia poate numi un organism imparțial și competent care să îndeplinească sarcinile administratorului de rețea. În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3). Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea.

(3) Sarcinile administratorului de rețea se execută în mod independent, imparțial și eficient. Acestea sunt supuse unei guvernări adecvate, care trebuie să recunoască responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare în cazul în care organismul competent desemnat drept administrator de rețea îndeplinește și sarcini de reglementare. La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea trebuie să ia în considerare necesitățile întregii rețele ATM și să implice deplin utilizatorii spațiului aerian, furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii de aerodromuri și forțele militare.

(4) Administratorul de rețea trebuie să contribuie la executarea funcțiilor de rețea prin măsuri de sprijin care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente ale rețelei în condiții normale și de criză, precum și prin măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemului de performanță. Măsurile luate de administratorul de rețea trebuie să țină seama de necesitatea integrării depline a aeroporturilor în rețea.

(5) Administratorul de rețea trebuie să coopereze îndeaproape cu agenția, în calitate de PRB, pentru a se asigura că obiectivele de performanță menționate la articolul 10 se reflectă în mod corespunzător în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de navigație aeriană și convenită de administratorul de rețea și de respectivii furnizori de servicii de navigație aeriană în planul de administrare a rețelei.

(6) Administratorul de rețea trebuie:

(a) să decidă cu privire la măsurile individuale de punere în aplicare a funcțiilor de rețea și să sprijine punerea efectivă în aplicare a planului obligatoriu de administrare a rețelei și realizarea obiectivelor de performanță obligatorii;

(b) să consilieze Comisia și să furnizeze informații relevante agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.

(7) Administratorul de rețea ia deciziile printr-un proces decizional în cooperare. Părțile la procesul decizional în cooperare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei. Procesul decizional în cooperare trebuie să promoveze interesul rețelei.

(8) Prin actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia stabilește norme detaliate pentru executarea funcțiilor de rețea, sarcinile administratorului de rețea, mecanismele de guvernanță, inclusiv procesele decizionale, și managementul crizelor.

(9) Abordarea altor aspecte ale configurării structurilor de spațiu aerian decât cele menționate la articolul 26 alineatele (2) și (3) revine statelor membre. În acest sens, statele membre trebuie să țină seama de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele trebuie să consulte utilizatorii spațiului aerian în cauză sau grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.".

59. Articolul 18 se elimină.

60. Articolul 19 devine articolul 29 (din capitolul IV al propunerii modificate). prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„*Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să stabilească mecanisme de consultare pentru a consulta grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și operatorii de aerodrom cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile strategice cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană și/sau a tarifelor aferente.*";

în a patra teză, trimiterea la „*articolul 27 alineatul (3)*" se înlocuiește cu „*articolul 37 alineatul (3)*".

61. Articolul 20 devine articolul 30 (din capitolul IV al propunerii modificate) și este reformulat după cum urmează:

„*În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor*

acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice ale spațiului aerian și înștiințează Comisia în acest sens.”.

62. Articolul 21 devine articolul 25, titlul acestuia se înlocuiește cu „*Transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană*”, iar textul său este reformulat după cum urmează:

„*(1) Anual, furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de structurile lor juridice, întocmesc și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al furnizorului de servicii de navigație aeriană, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, furnizorul trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. Furnizorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat.*

(2) Autoritățile naționale de supervizare și agenția, în calitate de PRB, au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supervizarea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și altor autorități de supervizare.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să țină, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi executate de întreprinderi separate, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței Un furnizor de servicii de navigație aeriană trebuie, de asemenea, să țină o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia:

(a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective;

(b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii de informații comune;

(c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe.

Costurile determinate, costurile reale și veniturile generate de serviciile de navigație aeriană trebuie defalcate în costuri cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile cu taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB, precum și costurile excepționale și trebuie puse la dispoziția publicului, sub rezerva protejării informațiilor confidențiale.

(4) Datele financiare referitoare la costuri și venituri raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de autoritatea națională de supervizare sau de o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supervizare. Concluziile auditului sunt puse la dispoziția publicului.”.

63. Articolul 22 devine articolul 31 (din capitolul IV al propunerii modificate). Titlul se înlocuiește cu „*Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date*”, iar textul este reformulat după cum urmează:

„*(1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante trebuie puse la dispoziție în timp real, în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate trebuie să fie în beneficiul furnizorilor de servicii de trafic aerian certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit de a lua în considerare furnizarea de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.*

(2) Prețurile pentru serviciul menționat la alineatul (1) trebuie să se bazeze pe costurile marginale de punere la dispoziție a datelor.

(3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) se acordă autorităților responsabile cu supravegherea siguranței, supravegherea performanței și supravegherea rețelei, inclusiv agenției.

(4) Comisia poate stabili cerințele detaliate pentru punerea la dispoziție și pentru accesul la date în conformitate cu alineatele (1) și (3), precum și metodologia de stabilire a prețurilor menționată la alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).”.

64. Se introduce un nou articol 12, intitulat „*Clasificarea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Înainte de debutul fiecărei perioade de referință, fiecare stat membru notifică Comisiei care sunt serviciile de navigație aeriană furnizate în perioada respectivă în spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor pe care intenționează să le clasifice drept servicii de navigație aeriană de rută și, respectiv, drept servicii de navigație aeriană terminală. În același timp, fiecare stat membru notifică Comisiei furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați să furnizeze respectivele servicii.*

(2) Cu suficient timp înainte de debutul perioadei de referință relevante, Comisia adoptă decizii de punere în aplicare adresate fiecărui stat membru cu privire la respectarea, de către clasificarea avută în vedere pentru serviciile în cauză, a criteriilor prevăzute la articolul 2 punctele 28 și 55. La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, acordă sprijin Comisiei în procesul de analizare și de pregătire a deciziilor respective, prin intermediul unui aviz.

(3) În cazul în care într-o decizie adoptată în temeiul alineatului (2) se constată că clasificarea avută în vedere nu respectă criteriile stabilite la articolul 2 punctele 28 și 55, statul membru în cauză trebuie ca, ținând seama de decizia respectivă, să prezinte o nouă notificare care să respecte aceste criterii. Comisia ia o decizie cu privire la această notificare în conformitate cu alineatul (2).

(4) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză își elaborează proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală pe baza clasificărilor pe care Comisia le consideră conforme cu criteriile stabilite la articolul 2 punctele 28 și 55. În calitate de PRB, agenția se bazează pe aceleași clasificări atunci când evaluează repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în temeiul articolului 13 alineatul (3).”.

65. Se introduce un nou articol 13, intitulat „*Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pentru serviciile de trafic aerian de rută adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, proiecte de planuri de performanță cu privire la toate serviciile de navigație aeriană de rută pe care le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.*

Proiectele de planuri de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Ele trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM. Proiectele de planuri de performanță trebuie puse la dispoziția publicului.

(2) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută menționate la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante furnizate de administratorul de rețea. Înainte de a adopta aceste proiecte de planuri, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi. Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să prezinte de asemenea planurile respective autorității naționale competente responsabile cu certificarea lor, care trebuie să le verifice conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță la nivelul Uniunii în toate domeniile-cheie de performanță și trebuie să îndeplinească condițiile suplimentare prevăzute la al treilea paragraf

Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește în funcție de următoarele criterii:

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză cu cel al altor furnizori de servicii de trafic aerian care fac parte din același grup-standard.

În plus, proiectul de plan de performanță trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente;

(b) proiectul de plan de performanță trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

(4) Repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală este evaluată de către agenție, în calitate de PRB, pe baza metodologiei menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (k) și a clasificării diferitelor servicii evaluate de Comisie în temeiul articolului 12.

(5) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută menționate la alineatul (1), inclusiv, după caz, repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, sunt prezentate spre evaluare și aprobare agenției, în calitate de PRB.

(6) În cazul unui furnizor de servicii de trafic aerian desemnat care furnizează atât servicii de navigație aeriană de rută, cât și servicii de navigație aeriană terminală, agenția, în calitate de PRB, evaluează mai întâi repartizarea costurilor între serviciile respective în conformitate cu alineatul (4).

În cazul în care agenția, în calitate de PRB, constată că repartizarea costurilor nu respectă metodologia sau clasificarea menționată la alineatul (4), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să prezinte un nou proiect de plan de performanță care să respecte metodologia și clasificarea în cauză.

În cazul în care constată că repartizarea costurilor respectă metodologia și clasificarea în cauză, agenția, în calitate de PRB, ia o decizie în acest sens, pe care o notifică furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat și autorității naționale de supervizare în cauză. Autoritatea națională de supervizare are obligația de a respecta concluziile deciziei respective în ceea ce privește repartizarea costurilor în scopul evaluării proiectului de plan de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționat la articolul 14.

(7) În calitate de PRB, agenția evaluează obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și planurile de performanță pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care se aplică alineatul (6), evaluarea are loc după adoptarea unei decizii privind repartizarea costurilor în conformitate cu alineatul (6) al patrulea paragraf.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, agenția, în calitate de PRB, îl aprobă.

În cazul în care constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii sau că planul de performanță nu îndeplinește condițiile suplimentare prevăzute la alineatul (3), agenția, în calitate de PRB, refuză aprobarea.

(8) În cazul în care agenția, în calitate de PRB, a refuzat aprobarea unui proiect de plan de performanță în conformitate cu alineatul (7), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță, inclusiv, dacă este necesar, obiective revizuite.

(9) Agenția, în calitate de PRB, evaluează proiectul revizuit de plan de performanță menționat la alineatul (8) pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, agenția, în calitate de PRB, îl aprobă.

În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, agenția, în calitate de PRB, refuză aprobarea acestuia și îi solicită furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat să prezinte un proiect final de plan de performanță.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, agenția, în calitate de PRB, stabilește obiective de performanță coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză, ținând seama de constatările făcute în decizia menționată la alineatul (7). Proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță astfel stabilite de agenție, în calitate de PRB, precum și măsurile în vederea atingerii acestor obiective.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) numai pentru că nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță și considerate de agenție, în calitate de PRB, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care agenția, în calitate de PRB, le consideră neîndeplinite.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și deoarece, în plus, nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță stabilite de agenție, în calitate de PRB, în conformitate cu al treilea paragraf, și măsurile în vederea atingerii acestor obiective, și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care agenția, în calitate de PRB, le consideră neîndeplinite.

(10) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de agenție, în calitate de PRB, și le pun la dispoziția publicului.

(11) Agenția, în calitate de PRB, întocmește rapoarte periodice, în termenele menționate în actele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 18,

referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană de rută și a funcțiilor de rețea, inclusiv evaluări periodice ale progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută pentru furnizorii de servicii de trafic aerian, și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări.

Furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană. Acestea includ informații și date legate de costurile și veniturile reale. În cazul în care obiectivele de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, agenția, în calitate de PRB, ia decizii care impun luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de trafic aerian. Aceste măsuri corective pot include, dacă se impune în mod obiectiv, o cerință de delegare de către un furnizor de servicii de trafic aerian a furnizării serviciilor relevante unui alt furnizor de servicii de trafic aerian. În cazul în care obiectivele de performanță continuă să nu fie îndeplinite, planul de performanță continuă să nu fie pus în aplicare în mod corect sau măsurile corective impuse nu sunt deloc aplicate sau nu sunt aplicate corespunzător, agenția, în calitate de PRB, efectuează o investigație și prezintă Comisiei un aviz în conformitate cu articolul 24 alineatul (2). Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).”.

66. Se introduce un nou articol 14, intitulat „*Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pentru serviciile de trafic aerian în zonele terminale adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, proiecte de planuri de performanță cu privire la toate serviciile de navigație aeriană terminală pe care le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.*

Proiectele de planuri de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Ele trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM. Proiectele de planuri de performanță trebuie puse la dispoziția publicului.

(2) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționate la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante furnizate de administratorul de rețea. Înainte de a adopta aceste proiecte de planuri, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi. Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să prezinte de asemenea planurile respective autorității naționale competente responsabile cu certificarea lor, care trebuie să le verifice conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță la nivelul Uniunii în toate

domeniile-cheie de performanță și trebuie să îndeplinească condițiile suplimentare prevăzute la al treilea paragraf.

Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește în funcție de următoarele criterii:

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză cu cel al altor furnizori de servicii de trafic aerian care fac parte din același grup-standard.

În plus, proiectul de plan de performanță trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente;

(b) proiectul de plan de performanță trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

(4) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționate la alineatul (1) sunt prezentate spre evaluare și aprobare autorității naționale de supervizare.

(5) În cazul unui furnizor de servicii de trafic aerian desemnat care furnizează atât servicii de navigație aeriană de rută, cât și servicii de navigație aeriană terminală, proiectul de plan de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care urmează să fie transmis autorității naționale de supervizare trebuie să fie planul în privința căruia agenția, în calitate de PBR, a luat o decizie pozitivă referitoare la repartizarea costurilor, în conformitate cu articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf.

(6) Autoritatea națională de supervizare evaluează obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală și planurile de performanță pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care se aplică alineatul (5), autoritatea națională de supervizare efectuează evaluarea pe baza concluziilor din decizia luată de agenție, în calitate de PRB, în ceea ce privește repartizarea costurilor.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, autoritatea națională de supervizare îl aprobă.

În cazul în care constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii sau că planul de performanță nu îndeplinește condițiile suplimentare prevăzute la alineatul (3), autoritatea națională de supervizare refuză aprobarea.

(7) În cazul în care autoritatea națională de supervizare a refuzat aprobarea unui proiect de plan de performanță în conformitate cu alineatul (6), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță, inclusiv, dacă este necesar, obiective revizuite.

(8) Autoritatea națională de supervizare evaluează proiectul revizuit de plan de performanță menționat la alineatul (7) pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, autoritatea națională de supervizare îl aprobă.

În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, autoritatea națională de supervizare refuză aprobarea acestuia și îi solicită furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat să prezinte un proiect final de plan de performanță.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, autoritatea națională de supervizare stabilește obiective de performanță coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză, ținând seama de constatările făcute în decizia menționată la alineatul (6). Proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță astfel stabilite de autoritatea națională de supervizare, precum și măsurile în vederea atingerii acestor obiective.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) numai pentru că nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță și considerate de autoritatea națională de supervizare coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care autoritatea națională de supervizare le consideră neîndeplinite.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și deoarece, în plus, nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță stabilite de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu al treilea paragraf și măsurile în vederea atingerii acestor obiective, și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care autoritatea națională de supervizare le consideră neîndeplinite.

(9) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de autoritatea națională de supervizare și le pun la dispoziția publicului.

(10) Autoritatea națională de supervizare în cauză întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană terminală, inclusiv evaluări periodice ale progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru furnizorii de servicii de trafic aerian, și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări.

Furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană. Acestea includ informații și date legate de costurile și veniturile reale.

În cazul în care obiectivele de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supervizare ia decizii care impun luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de trafic aerian. Aceste măsuri corective pot include, dacă se impune în mod obiectiv, o cerință de delegare de către un furnizor de servicii de trafic aerian a furnizării serviciilor relevante unui alt furnizor de servicii de trafic aerian. În cazul în care obiectivele de performanță continuă să nu fie îndeplinite, planul de performanță continuă să nu fie pus în aplicare în mod corect sau măsurile corective impuse nu sunt deloc aplicate sau nu sunt aplicate corespunzător, autoritatea națională de supervizare solicită agenției, în calitate de PRB, să efectueze o investigație în conformitate cu articolul 24 alineatul (2), iar Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

(11) Statele membre se asigură că deciziile luate de autoritatea națională de supervizare în temeiul prezentului articol sunt supuse controlului judiciar.

(12) În cazul în care agenția, în calitate de PRB, îndeplinește sarcinile unei autorități naționale de supervizare în conformitate cu articolul 3 alineatul (8), proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală trebuie prezentate agenției, în calitate de PRB, împreună cu proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută. În cazul în care agenția a luat o decizie în ceea ce privește repartizarea costurilor, menționată la articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf, respectiva decizie este obligatorie pentru aceasta în scopul evaluării proiectelor de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală.”.

67. Se introduce un nou articol 15, intitulat „*Rolul agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește monitorizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană terminală*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Agenția, în calitate de PRB, întocmește periodic o prezentare generală, la nivelul Uniunii, a performanței serviciilor de navigație aeriană terminală și a modului în care se raportează la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.*

(2) În scopul pregătirii prezentării generale menționate la alineatul (1), autoritățile naționale de supervizare notifică agenției, în calitate de PRB, rapoartele menționate la articolul 14 alineatul (10) și furnizează orice alte informații pe care agenția, în calitate de PRB, le poate solicita în acest scop.”.

68. Se introduce un nou articol 16, intitulat „*Planul de performanță al rețelei*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, un proiect de plan de performanță al rețelei pentru toate funcțiile de rețea pe care le îndeplinește.*

Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. El trebuie să cuprindă obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.

(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat agenției, în calitate de PRB, și Comisiei.

La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, transmite Comisiei un aviz cu privire la proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(b) caracterul complet al proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia poate solicita administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.”.

69. Se introduce un nou articol 17, intitulat „*Revizuirea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință*” și formulat după cum urmează:

„*(1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanțelor, și în cazul în care revizuirea obiectivelor este necesară și proporțională, Comisia revizuiește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 11. În urma revizuirii, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să adopte noi proiecte de planuri de performanță, cărora li se aplică articolele 13 și 14. Administratorul de rețea trebuie să elaboreze un nou proiect de plan de performanță al rețelei, căruia i se aplică articolul 16.*

(2) Decizia privind obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii menționată la alineatul (1) trebuie să includă dispoziții tranzitorii pentru perioada până când devin aplicabile planurile definitive de performanță adoptate în temeiul articolului 13 alineatul (6) și al articolului 14 alineatul (6).

(3) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot solicita agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană de rută, sau autorității naționale de supervizare în cauză, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, permisiunea de a revizui unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță în cursul unei perioade de referință. O astfel de solicitare poate fi făcută în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați demonstrează

că datele, ipotezele și motivele inițiale care stau la baza obiectivelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță.

(4) Agenția, în calitate de PRB, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană de rută, sau autoritatea națională de supervizare în cauză, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, autorizează furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză să efectueze revizuirea avută în vedere numai dacă este necesară și proporțională și în cazul în care obiectivele revizuite de performanță asigură menținerea coerenței cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul în care revizuirea este autorizată, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să adopte noi proiecte de planuri de performanță, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 13 și 14.”.

70. Se introduce un nou articol 18, intitulat „*Punerea în aplicare a sistemului de performanță*” și formulat după cum urmează:

„*Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia adoptă cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 10 alineatul (3) și articolele 11, 12, 13, 14, 15, 16 și 17, îndeosebi în ceea ce privește elaborarea proiectelor de planuri de performanță, stabilirea obiectivelor de performanță, criteriile și condițiile de evaluare a acestora, metodologia de repartizare a costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, monitorizarea performanței și dispunerea de măsuri corective, precum și calendare pentru toate procedurile. Respectivele cerințe și proceduri sunt prevăzute într-un act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2).*”.

71. Se introduce un nou articol 20, intitulat „*Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană terminală constau în costurile determinate aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifară de rută și în zona tarifară terminală în cauză, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolele 13 și 14.*

(2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare.

(3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri:

(a) costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB;

(b) integral sau parțial, costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește supravegherea și certificarea lor de către autoritățile naționale de supervizare, cu excepția cazului în care statele membre folosesc alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri;

(c) costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, inclusiv cu sarcinile încredințate administratorului de rețea, cu excepția cazului în care statele membre folosesc alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

(4) Costurile determinate nu includ costurile penalităților impuse de statele membre menționate la articolul 42 și nici costurile măsurilor corective menționate la articolul 13 alineatul (11) și la articolul 14 alineatul (10).

(5) Nu se permit subvențiile încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Costurile care corespund atât serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și serviciilor de navigație aeriană terminală se repartizează în mod proporțional între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală pe baza unei metodologii transparente. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 25 alineatul (3).

(6) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să furnizeze agenției, în calitate de PRB, autorităților naționale de supervizare și Comisiei informații detaliate cu privire la baza de cost pe care o folosesc. În acest scop, costurile se defalchează în conformitate cu separarea evidențelor contabile menționată la articolul 25 alineatul (3), făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile cu taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB, precum și costurile excepționale.”.

72. Se introduce un nou articol 21, intitulat „*Stabilirea ratelor unitare*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri.*

(2) Ratele unitare se stabilesc de către autoritățile naționale de supervizare, după ce agenția, în calitate de PRB, verifică dacă sunt conforme cu articolul 19, articolul 20 și cu prezentul articol. În cazul în care agenția, în calitate de PRB, constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de autoritatea națională de supervizare în cauză. În cazul în care o rată unitară continuă să nu îndeplinească cerințele menționate, agenția, în calitate de PRB, efectuează o investigație și prezintă Comisiei un aviz în conformitate cu articolul 24 alineatul (2), iar Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

În scopul tarifării și atunci când aglomerația creează probleme semnificative la nivel de rețea, inclusiv scăderea performanței în materie de mediu, Comisia poate defini, printr-un regulament de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), o rată unitară comună pentru serviciile de navigație aeriană de rută în întreg spațiul aerian al Cerului unic european, precum și norme și proceduri detaliate de aplicare a acesteia. Rata unitară comună menționată la primul paragraf se calculează pe baza unei medii ponderate a diferitelor rate unitare ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză. Încasările din rata unitară comună sunt realocate pentru a se asigura neutralitatea veniturilor în cazul furnizorilor de servicii de trafic aerian vizați.”.

73. Se introduce un nou articol 22, intitulat „*Stabilirea tarifelor*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.*

(2) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv. Tariful este alcătuit dintr-una sau mai multe componente variabile, fiecare având la bază factori obiectivi.

(3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului pentru serviciile de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor. Tariful este alcătuit dintr-una sau mai multe componente variabile, fiecare având la bază factori obiectivi.

(4) Poate fi permisă exceptarea anumitor utilizatori ai spațiului aerian de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special a aeronavelor ușoare și a aeronavelor de stat, cu condiția de a acoperi costul unei astfel de exceptări din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.

(5) Tarifele trebuie modulate astfel încât furnizorii de servicii de navigație aeriană, aeroporturile și utilizatorii spațiului aerian să fie încurajați să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu sau al calității serviciilor, cum ar fi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținând, în același timp, un nivel optim de siguranță, în special pentru punerea în aplicare a Planului general european ATM. Modularea trebuie să constea în avantaje sau dezavantaje financiare și să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.”.

74. Se introduce un nou articol 23, intitulat „*Punerea în aplicare a sistemului de tarifare*” și formulat după cum urmează:

„*Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarifare, Comisia adoptă cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 19, 20, 21 și 22, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare, sistemele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, precum și modularea tarifelor. Respectivele cerințe și proceduri sunt prevăzute într-un act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2).*”.

<u>Un nou capitol IV: Managementul rețelei</u>

75. Se introduce un nou capitol IV, intitulat „*Managementul rețelei*”.

76. Capitolul cuprinde articolele 26-31.

77. Pentru articolele 26, 27 și 29-31, se face trimitere la punctele 58, 60, 61 și 63 de mai sus.

78. Noul articol 28 este intitulat „*Transparența situației contabile a administratorului de rețea*”, iar textul său este formulat după cum urmează:

„*(1) Administratorul de rețea își întocmește, prezintă și își publică situația contabilă. Aceasta trebuie să fie conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.*

(2) Administratorul de rețea trebuie să publice un raport anual și să fie supus periodic unui audit independent.”.

Capitolul V: Spațiul aerian, interoperabilitatea și inovarea tehnologică

79. Capitolul IV devine capitolul V, iar titlul său este reformulat astfel: „*Spațiul aerian, interoperabilitatea și inovarea tehnologică*”.

80. Articolul 23 devine articolul 32 și este reformulat după cum urmează:

„*Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, în cooperare cu Comisia, instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139.*”.

81. Articolul 24 se elimină.

82. Se adaugă un nou articol 33, intitulat „*Utilizarea flexibilă a spațiului aerian*” și formulat după cum urmează:

„*(1) Având în vedere organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea în cadrul Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și dezvoltat de Eurocontrol, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și în concordanță cu Planul general european ATM.*

(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

(3) În cazul în care, în special ca urmare a rapoartelor prezentate de statele membre, devine o necesitate consolidarea și armonizarea aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia adoptă măsuri în contextul politicii comune în domeniul transporturilor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).”.

83. Se adaugă un nou articol 34, intitulat „*Coordonarea SESAR*” și formulat după cum urmează:

„*Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de punere în aplicare a SESAR, după caz, trebuie să coopereze pentru a asigura o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util.*

Trebuie implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.”.

Capitolul VI: Dispoziții finale

84. Capitolul V devine capitolul VI.

85. Articolul 25 se elimină.

86. Articolul 26 devine articolul 36 și se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) este reformulat după cum urmează:

„*Delegarea de competențe menționată la articolele 6 și 26 se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la [data publicării prezentului regulament]. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.*”;

(b) la alineatul (3), trimiterile la „articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25” se înlocuiesc cu trimiteri la „articolele 6 și 26”;

(c) la începutul alineatului (4) se adaugă o nouă teză:

„*Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.*”;

(d) la alineatul (5), trimiterile la „articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25” se înlocuiesc cu trimiteri la „articolele 6 și 26”.

87. Articolul 27 devine articolul 37. La alineatul (1), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„*Comisia este sprijinită de Comitetul pentru Cerul unic, denumit în continuare «comitetul», alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de Comisie. Comitetul asigură că se ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori.*”.

88. În ceea ce privește articolul 28, se face trimitere la punctul 45 de mai sus.

89. Articolul 29 se elimină.

90. Articolul 30 devine articolul 39 și este reformulat după cum urmează:

„Uniunea și statele sale membre urmăresc și susțin extinderea Cerului unic european la țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, acestea depun toate eforturile, în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, pentru a extinde Cerul unic european, astfel încât să includă țările respective. În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și Eurocontrol care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel «dimensiunea paneuropeană» a ATM.”.

91. Articolul 31 devine articolul 40. Titlul se înlocuiește cu următorul text: „*Sprijinul acordat de alte organisme*”, iar articolul este reformulat după cum urmează:

„*Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament.*”.

92. Articolul 32 devine articolul 41 și este reformulat după cum urmează:

„*(1) Nici autoritățile naționale de supervizare, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia, nici agenția, indiferent dacă acționează sau nu în calitate de PRB, și nici administratorul de rețea nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor.*

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supervizare, al Comisiei sau al agenției, în calitate de PRB, de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor trebuie să fie proporțională și să aibă în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

(3) Informațiile și datele furnizate în conformitate cu sistemul de tarifare prevăzut la articolele 19-24, îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate, costurile reale și veniturile furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice”.

93. Articolul 33 devine articolul 42. Prima teză este reformulată după cum urmează:

„*Statele membre stabilesc norme cu privire la penalitățile aplicabile încălcărilor prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi și de furnizorii de servicii de navigație aeriană, și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare.*.”

94. Articolul 34 devine articolul 43 și este reformulat după cum urmează:

„*(1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza aplicarea prezentului regulament până în 2030. Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.*

(2) Comisia își prezintă constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării se fac publice.”.

95. Articolul 35 devine articolul 44. Este modificată punctuația și, ca urmare, textul este după cum urmează:

„*Prezentul regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvgardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative:*

(a) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvgardării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare;

(b) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;

(c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;

(d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;

(e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.”.

96. Articolul 36 se elimină.

97. Articolul 37 devine articolul 45 și se elimină trimiterea la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

98. Articolul 38 devine articolul 46. Textul său din propunerea inițială este numerotat ca alineatul (1) și se introduce următorul alineat (2):

„*(2) Articolul 3 alineatul (3) se aplică de la [OP: introduceți data: 48 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]*.

Articolele 10-24 se aplică de la 1 iulie 2023. Cu toate acestea, articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare corespunzătoare celei de a treia perioade de referință.

Articolul 26 alineatul (3) și articolul 32 se aplică administratorului de rețea începând cu ziua în care devine aplicabilă decizia de numire, adoptată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) după intrarea în vigoare a prezentului regulament care cuprinde dispozițiile menționate.”.

Anexe

99. Anexa I se elimină.

100. Anexa II devine anexa I. Titlul său este înlocuit de următorul text: „*Condiții care pot fi atașate certificatelor menționate la articolul 6*”; textul său este reformulat după cum urmează:

„*Condițiile suplimentare atașate certificatelor pot, după caz, să vizeze:*

(a) delimitarea sau restricționarea operării altor servicii decât cele legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană;

(b) contracte, acorduri sau alte aranjamente între furnizorul de servicii și o parte terță care privesc serviciul (serviciile);

(c) furnizarea de informații rezonabil necesare pentru verificarea cerințelor de la articolul 6 alineatul (1);

(d) orice alte condiții juridice care nu sunt specifice serviciilor de navigație aeriană, cum ar fi condițiile legate de suspendarea sau revocarea certificatului.”.

101. Se adaugă o nouă anexă II, intitulată „*Regulamentele abrogate și modificările aduse acestora*” și având următorul text:

”

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului *(JO L 96, 31.3.2004, p. 1)*	

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului *(JO L 96, 31.3.2004, p. 10)*	
Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului *(JO L 96, 31.3.2004, p. 20)*	
Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului *(JO L 300, 14.11.2009, p. 34)*	*Numai articolele 1, 2 și 3*

”

102. Anexa III este adaptată la condițiile prezentei propuneri modificate.

În scopul facilitării lecturii și examinării, mai jos este atașat textul complet al propunerii modificate de codificare.

↓ 549/2004 (adaptat)

2013/0186 (COD)

Propunere modificată de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

privind punerea în aplicare a Cerului unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ⌦ privind funcționarea Uniunii Europene ⌫ ~~de instituire a Comunității Europene~~, în special articolul ~~80~~ ⌦ 100 ⌫ alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[21],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[22],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

⇩ nou

(1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[23], Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[24] și Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[25] au fost modificate în mod substanțial Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivelor regulamente.

21 ~~JO C 241, 7.10.2002, p. 24.~~ JO C […], […], p. […].

22 ~~JO C 278, 14.11.2002, p. 13.~~ JO C […], […], p. […].

23 Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

24 Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

25 Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

~~Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită funcționarea constantă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, facilitând astfel libera circulație a mărfurilor, persoanelor și serviciilor.~~

~~La reuniunea sa extraordinară de la Lisabona din 23 și 24 martie 2000, Consiliul European a făcut apel la Comisie să prezinte propuneri privind gestionarea spațiului aerian, controlul traficului aerian și gestionarea fluxului de trafic aerian pe baza activității Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european înființat de Comisie. Acest grup, format în mare parte din autorități civile și militare din navigația aeriană a statelor membre, și-a prezentat raportul în noiembrie 2000.~~

(2) Prin adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliu a primului pachet din legislația privind C~~c~~erul unic european, respectiv Regulamentul (CE) nr. 549/2004 ~~din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru)~~, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 ~~din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii)~~, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 ~~din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian)~~ și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[26] ~~din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)~~, s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur. ⇨ Prin adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[27], inițiativa privind Cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de performanță și de administrator de rețea în vederea

[26] Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

[27] Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european (JO L 300, 14.11.2009, p. 34).

îmbunătățirii în continuare a performanței rețelei europene de management al traficului aerian. Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului[28], deoarece normele necesare pentru interoperabilitatea sistemelor, componentelor și procedurilor ATM au fost încorporate în acest din urmă regulament. ⇦

⇩ nou

(3) Pentru a se ține seama de modificările introduse în Regulamentul (UE) 2018/1139, este necesar să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (UE) 2018/1139.

🡻 550/2004 considerentul 3

(adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulamentul cadru)[29] stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

🡻 551/2004 considerentul 4

(adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulamentul cadru)[30] stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

🡻 551/2004 considerentul 5

(adaptat)

(4) ~~În~~La articolul 1 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă, statele contractante recunosc că „fiecare stat deține suveranitatea totală și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale ~~Comunității~~ ⌦ Uniunii ⌫ , sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.

---

[28] Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

[29] ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 1.~~

[30] ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 1.~~

↓ 1070/2009 considerentul 1

(5) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită operarea în condiții de siguranță, în mod regulat și durabil a serviciilor de transport aerian, optimizând capacitățile și facilitând libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor.

↓ 1070/2009 considerentul 37
(adaptat)
⇨ nou

(6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ⌦ a serviciilor de navigație aeriană ⌫ (ANS) pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, statele membre ar trebui să ~~ia în considerare introducerea~~ ⇨ respecte ⇦ principiile~~or~~ „culturii ~~echității~~ ⌦ juste ⌫ ”. ⇨ Ar trebui avute în vedere și luate în considerare avizele și recomandările Grupului de experți pentru dimensiunea umană[31] a Cerului unic european. ⇦

⇩ nou

(7) Îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu a ATM contribuie, de asemenea, în mod direct la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris și ale Pactului verde european al Comisiei, îndeosebi prin reducerea emisiilor generate de sectorul aviației.

↓ 549/2004 considerentul 6
(adaptat)

~~(8)~~ ⌦ În 2004, ⌫ ~~S~~statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de C~~c~~erul unic european[~~32~~]. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care ⌦ toate ⌫ statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele ~~privind gestionarea~~ ⌦ managementului ⌫ traficului aerian.

↓ 549/2004 considerentul 3

~~Buna funcționare a sistemului de transport aerian impune existența unui nivel înalt și consecvent de siguranță în serviciile de navigație aeriană, care să permită utilizarea optimă a~~

[31] C(2017) 7518 final.
[32] ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 9.~~

~~spațiului aerian european și un nivel înalt și consecvent de siguranță al călătoriilor aeriene, pentru îndeplinirea obligațiilor de interes general ale serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a obligațiilor privind serviciile publice. Prin urmare, sistemul ar trebui să funcționeze la cele mai înalte standarde de responsabilitate și competență.~~

↓ 549/2004 considerentul 4

~~Inițiativa cerului unic european ar trebui dezvoltată în coroborare cu obligațiile care decurg din apartenența Comunității și statelor membre la Eurocontrol și cu principiile stabilite prin Convenția de la Chicago din 1944 privind Aviația Civilă Internațională.~~

↓ 549/2004 considerentul 5
(adaptat)

(9) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența ~~Comunității~~ ⌦ Uniunii în temeiul articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. ⌫.

↓ 549/2004 considerentul 23
(adaptat)

~~Măsurile pentru o mai bună cooperare privind utilizarea aeroportului Gibraltar au fost convenite la Londra, la 2 decembrie 1987, de către Regatul Spaniei și Regatul Unit, într-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe din cele două țări. Aceste măsuri nu au intrat încă în vigoare.~~

↓ 550/2004 considerentul 1

~~Statele membre și-au restructurat, în proporții diferite, prestatorii naționali de servicii de navigație aeriană prin creșterea nivelului de autonomie și libertate a acestora de a furniza servicii. Este din ce în ce mai necesar să se asigure că în acest nou context sunt îndeplinite cerințele minime de interes public.~~

↓ 550/2004 considerentul 4

~~Pentru crearea cerului unic european, ar trebui adoptate măsuri care să asigure prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în consonanță cu organizarea și utilizarea spațiului aerian, conform Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)[33]. Stabilirea unei organizări armonizate pentru prestarea acestor servicii este importantă pentru a răspunde în~~

[33] ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 20.~~

~~mod adecvat cererii utilizatorilor spațiului aerian și pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță și cu eficacitate a traficului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 1

~~Crearea cerului unic european necesită o abordare armonizată pentru reglementarea organizării și utilizării spațiului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 2

(adaptat)

~~În raportul Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european din noiembrie 2000 se consideră că spațiul aerian ar trebui configurat, reglementat și gestionat într-un mod strategic la nivel european.~~

↓ 551/2004 considerentul 3

(adaptat)

~~Comunicarea Comisiei cu privire la crearea cerului unic european din 30 noiembrie 2001 prevede realizarea unei reforme structurale prin care să se creeze cerul unic european, pe baza unui management din ce în ce mai integrat al spațiului aerian și al dezvoltării de noi concepte și proceduri de management al traficului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 6

~~Spațiul aerian reprezintă o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată flexibil de către toți aceștia, asigurându-se echitate și transparență, ținându-se seama în același timp de necesitățile în materie de securitate și apărare ale statelor membre și de angajamentele asumate de acestea în cadrul organizațiilor internaționale.~~

↓ 551/2004 considerentul 7

~~Gestionarea eficientă a spațiului aerian este fundamentală pentru creșterea capacității sistemului de servicii din traficul aerian, pentru furnizarea răspunsului optim la diferite cerințe ale utilizatorilor și pentru utilizarea cât mai flexibilă a spațiului aerian.~~

↓ 549/2004 considerentul 8

~~Din aceste motive și în vederea extinderii cerului unic european astfel încât să includă un număr mai mare de state europene, Comunitatea ar trebui să stabilească, având în vedere evoluțiile la nivelul Eurocontrol, obiective comune și un program de acțiune pentru~~

~~mobilizarea eforturilor Comunității, ale statelor membre și diferiților factori economici, în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat: cerul unic european.~~

↓ 549/2004 considerentul 24

~~Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume crearea cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre din cauza anvergurii acestei acțiuni la nivel transnațional și, prin urmare, poate fi mai bine atins la nivel comunitar, fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut de articolul 5 din tratat. Conform principiului proporționalității prevăzut în acest articol, prezentul regulament nu dispune mai mult decât este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.~~

↓ 549/2004 considerentul 9

~~Atunci când statele membre iau măsuri pentru a asigura respectarea cerințelor comunitare, autoritățile care verifică respectarea acestora ar trebui să fie suficient de independente față de furnizorii serviciilor de navigație aeriană.~~

↓ 549/2004 considerentul 10

~~Serviciile de navigație aeriană, în special serviciile de trafic aerian care sunt comparabile cu autoritățile publice, trebuie separate funcțional sau structural, fiind organizate în forme juridice foarte diverse în diferitele state membre.~~

↓ 549/2004 considerentul 11

~~Atunci când este necesară auditarea independentă a furnizorilor serviciilor de navigație aeriană, inspecțiile realizate de către autoritățile oficiale de audit ale statelor membre, în cazul în care aceste servicii sunt furnizate de către administrație, ori de către un organism public monitorizat de către autoritățile susmenționate, ar trebui recunoscute ca audit independent, indiferent dacă rapoartele auditorilor sunt date publicității sau nu.~~

↓ 1070/2009 considerentul 9

(adaptat)

⇨ nou

(10) Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de supervizare suficientă independență și suficiente resurse. Aceastaă ~~independență~~ nu ar trebui să împiedice ~~autoritățile respective~~ ⌦ o autoritate națională de supervizare ⌫ ⇨ să facă parte dintr-o autoritate de reglementare în a cărei sferă de competență intră mai multe sectoare reglementate, dacă respectiva autoritate națională de reglementare îndeplinește cerințele de independență, și nici să aibă o structură organizațională

comună cu autoritatea națională de concurență. ⇦ ~~să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ~~.

⇩ nou

(11) Finanțarea autorităților naționale de supervizare ar trebui să le garanteze independența și să le permită să funcționeze conform principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității. Independența autorităților naționale de supervizare ar trebui garantată, printre altele, prin intermediul unor proceduri corespunzătoare de numire a personalului, care să asigure în special că persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice sunt numite de o autoritate publică care nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

🡻 1070/2009 considerentul 10

⇨ nou

(12) Autoritățile naționale de supervizare au un rol cheie în punerea în aplicare a C~~c~~erului unic european și, prin urmare, ~~Comisia~~ ar trebui să ~~înlesnească colaborarea dintre acestea,~~ ⇨ coopereze unele cu altele ⇦ pentru a permite schimbul de ⇨informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe care le aplică în procesul de luare a deciziilor ⇦ , de bune practici ⇨ și de proceduri, precum și de informații cu privire la aplicarea prezentului regulament ⇦ și pentru a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.

🡻 550/2004 considerentul 6

~~Statele membre sunt responsabile pentru monitorizarea prestării sigure și eficiente a serviciilor de navigație aeriană și pentru verificarea respectării de către prestatorii de servicii de navigație aeriană a cerințelor comune stabilite la nivel comunitar.~~

🡻 550/2004 considerentul 7

~~Statelor membre ar trebui să li se permită să apeleze la organizații recunoscute, care dispun de experiență tehnică, pentru verificarea conformității prestatorilor de servicii de navigație aeriană cu cerințele comune stabilite la nivel comunitar.~~

🡻 549/2004 considerentul 17

(adaptat)

~~Partenerii sociali ar trebui informați și consultați corespunzător cu privire la toate măsurile cu implicații sociale semnificative. Ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, înființat prin Decizia 1998/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind înființarea~~

~~comitetelor de dialog sectorial cu rolul de a promova dialogul între partenerii sociali la nivel european[34].~~

⇩ nou

(13) Cooperarea dintre furnizorii de servicii de trafic aerian este un instrument important de îmbunătățire a performanței sistemului european de management al traficului aerian și ar trebui încurajată. Statele membre ar trebui să poată institui mecanisme de cooperare care să nu se limiteze la forme de cooperare și zone geografice predefinite.

(14) Certificarea în materie de siguranță și supravegherea în materie de siguranță a furnizorilor de servicii de navigație aeriană sunt efectuate de autoritățile naționale competente sau de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția”), în conformitate cu cerințele și procedurile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139. Pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană sunt necesare cerințe suplimentare privind soliditatea financiară, acoperirea de răspundere și prin asigurare, iar acestea ar trebui să facă obiectul unui certificat de capacitate economică. Un furnizor de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată oferi servicii în Uniune numai în cazul în care deține atât un certificat de siguranță, cât și un certificat de capacitate economică.

(15) Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii echivalente de navigație aeriană.

(16) Serviciile de trafic aerian, furnizate în exclusivitate, ar trebui să facă obiectul desemnării și al unor cerințe minime de interes public.

(17) Furnizorii de servicii de trafic aerian sau operatorii de aeroporturi ar trebui să aibă posibilitatea de a achiziționa servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere (CNS), servicii de informare aeronautică (AIS), servicii de date de trafic aerian (ADS), servicii meteorologice (MET) sau servicii de trafic aerian în zonele terminale în condiții de piață, fără a se aduce atingere cerințelor de siguranță, în cazul în care constată că achizițiile respective pot spori rentabilitatea. Se preconizează că posibilitatea de a recurge la astfel de achiziții va oferi mai multă flexibilitate și va promova inovarea la nivelul serviciilor, fără a afecta nevoile specifice ale forțelor militare în ceea ce privește confidențialitatea, interoperabilitatea, reziliența sistemului, accesul la date și securitatea ATM.

(18) Ar trebui ca, în cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian în zonele terminale, ele să nu facă obiectul sistemului de tarifare prevăzut în prezentul regulament și nici al articolului 1 alineatul (4) din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului[35] legat de aplicabilitatea acestui sistem.

(19) Furnizarea de servicii de trafic aerian de rută ar trebui să fie separată, la nivel de organizare, de furnizarea de servicii CNS, AIS, ADS, MET și servicii de trafic aerian în zonele terminale, inclusiv prin separarea evidențelor contabile, pentru a se asigura transparența și pentru a se evita discriminarea, subvenționarea încrucișată și denaturarea concurenței.

---

34 ~~JO L 225, 12.8.1998, p. 27.~~

35 Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

(20) Atunci când este cazul, achiziția de servicii de navigație aeriană ar trebui efectuată în conformitate cu Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului[36] și cu Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului[37]. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să se asigure că sunt îndeplinite cerințele în materie de achiziții de servicii de navigație aeriană.

(21) Managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord necesită disponibilitatea unor servicii de informații comune. Pentru a limita costurile unui astfel de management al traficului, prețurile pentru serviciile de informații comune ar trebui să se bazeze pe costuri și un adaos rezonabil în vederea obținerii unui profit și ar trebui să facă obiectul aprobării de către autoritățile naționale de supervizare. Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să pună la dispoziție datele necesare pentru ca serviciul să poată fi furnizat.

(22) Sistemele de performanță și de tarifare sunt menite să facă mai eficiente din punctul de vedere al costurilor serviciile de navigație aeriană furnizate în alte condiții decât condițiile de piață și să promoveze o calitate mai bună a serviciilor, drept care ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Având în vedere acest obiectiv, sistemele de performanță și de tarifare ar trebui să nu vizeze serviciile furnizate în condiții de piață.

(23) Pentru a fi cât mai eficace, supravegherea necesară în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarifare ar trebui direcționată către furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați ca atare.

(24) Responsabilitățile de supraveghere în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarifare ar trebui împărțite în mod corespunzător.

(25) Date fiind dimensiunile transfrontaliere și de rețea inerente furnizării de servicii de navigație aeriană de rută și faptul că, în consecință, performanța trebuie evaluată în special în raport cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ar trebui ca un organism al Uniunii să fie responsabil cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută, sub rezerva controlului judiciar de către un organism de apel și, în cele din urmă, de către Curtea de Justiție. Pentru a se asigura că sarcinile sunt îndeplinite la un nivel înalt de expertiză și cu independența necesară, respectivul organism al Uniunii ar trebui să fie agenția, care să acționeze în calitate de organism de evaluare a performanței (*Performance Review Body* - PRB) și să funcționeze în conformitate cu normele de guvernanță specifice prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139. Având în vedere că autoritățile naționale de supervizare cunosc circumstanțele locale, ceea ce este necesar pentru evaluarea serviciilor de navigație aeriană terminală, aceste autorități ar trebui să fie responsabile cu evaluarea și aprobarea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală. Repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală constituie o singură operațiune, relevantă pentru ambele tipuri de servicii, și, prin urmare, ar trebui să fie supravegheată de agenție, în calitate de PRB.

(26) Proiectele de planuri de performanță în domeniul serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală ar trebui să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță

36 Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

37 Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

la nivelul Uniunii și să respecte anumite criterii calitative, astfel încât să se asigure pe cât posibil că obiectivele stabilite sunt îndeplinite efectiv. Procedura de evaluare ar trebui să asigure corectarea rapidă a deficiențelor.

(27) Îndeplinirea funcțiilor de rețea ar trebui să facă obiectul unor criterii specifice acestor funcții, având în vedere natura particulară a acestora. Funcțiile de rețea ar trebui să facă obiectul unor obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.

(28) Sistemul de tarifare ar trebui să se bazeze pe principiul că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să plătească pentru costurile ocazionate de furnizarea serviciilor primite, dar că ar trebui să se țină seama numai de costurile imputabile unor astfel de servicii care nu sunt acoperite în alt mod. Costurile aferente administratorului de rețea ar trebui incluse în costurile determinate eligibile pentru a fi imputate utilizatorilor spațiului aerian. Tarifele ar trebui să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și ar trebui să stimuleze furnizarea de servicii integrate, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(29) Dat fiind caracterul transfrontalier al aviației, la nivelul Uniunii ar trebui să se instituie mecanisme de modulare a tarifelor în vederea îmbunătățirii performanței de mediu și a calității serviciilor, îndeosebi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității și reducerea întârzierilor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să aibă deopotrivă posibilitatea de a institui mecanisme la nivel local în ceea ce privește serviciile pentru zonele terminale.

(30) Pentru a stimula utilizatorii spațiului aerian să zboare pe ruta cea mai scurtă, în special în perioadele aglomerate, ar trebui să fie posibilă stabilirea unei rate unitare comune pentru serviciile de rută în întreg spațiul aerian al Cerului unic european. Stabilirea oricărei astfel de rate unitare comune ar trebui să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.

(31) Ar trebui să se prevadă dispoziții referitoare la transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ca mijloc de prevenire a subvenționării încrucișate și a denaturărilor rezultante.

(32) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și să sprijine atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să asigure utilizarea durabilă, eficientă și optimă pentru mediu a spațiului aerian și a resurselor limitate, să țină cont de nevoile operaționale la instalarea infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian și să ofere suport în caz de crize în rețea. O serie de sarcini care contribuie la executarea acestor funcții ar trebui să fie îndeplinite de un administrator de rețea, ale cărui acțiuni ar trebui să implice toate părțile interesate operaționale în cauză.

(33) În procesul decizional în cooperare utilizat pentru luarea deciziilor de către administratorul de rețea, ar trebui să prevaleze interesul rețelei. Prin urmare, părțile la procesul decizional în cooperare ar trebui să acționeze, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei. Procedurile aferente procesului decizional în cooperare ar trebui să promoveze interesul rețelei și

să fie de așa natură încât să se rezolve problemele și să se ajungă la un consens ori de câte ori este posibil.

(34) Pentru a spori orientarea către client a furnizorilor de servicii de trafic aerian și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, ar trebui eficientizată consultarea și participarea părților interesate în cadrul procesului de luare a deciziilor operaționale majore de către furnizorii de servicii de trafic aerian.

↓ 1070/2009 considerentul 11

(adaptat)

~~Condițiile aferente certificării ar trebui să fie justificate în mod obiectiv și ar trebui să fie nediscriminatorii, proporționale, transparente și compatibile cu standardele internaționale relevante.~~

↓ 550/2004 considerentul 2

(adaptat)

~~Raportul Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european din noiembrie 2000 a confirmat necesitatea normelor la nivel comunitar care să facă distincția între reglementare și prestarea de servicii, a introducerii unui sistem de certificare destinat să păstreze cerințele de interes public, mai ales cu privire la siguranță, precum și a îmbunătățirii sistemului de tarifare.~~

↓ 550/2004 considerentul 10

~~Garantându-se în același timp continuitatea prestării de servicii, ar trebui înființat un sistem comun de certificare a prestatorilor de servicii de navigație aeriană, care să constituie un mijloc de definire a drepturilor și obligațiilor acestor prestatori și de monitorizare regulată a respectării acestor cerințe.~~

↓ 550/2004 considerentul 12

~~Certificatele ar trebui recunoscute reciproc de către toate statele membre, pentru a permite prestatorilor de servicii de navigație aeriană să ofere servicii într-un stat membru altul decât țara în care au obținut certificatele, în limitele cerințelor legate de siguranță.~~

↓ 550/2004 considerentul 14

~~În interesul facilitării operării în condiții de siguranță a traficului aerian peste frontierele statelor membre în avantajul utilizatorilor spațiului aerian și al călătorilor, sistemul de certificare ar trebui să prevadă un cadru care să permită statelor membre să desemneze prestatorii de servicii de trafic aerian, indiferent de locul în care au fost certificați.~~

↓ 550/2004 considerentul 5

~~Prestarea de servicii aeriene, așa cum este preconizată în prezentul regulament, este legată de exercitarea atribuțiilor unei autorități publice care nu prezintă un caracter economic ce justifică aplicarea normelor din tratat privind concurența.~~

↓ 550/2004 considerentul 13

~~Prestarea de servicii de comunicare, navigație și supraveghere, precum și de servicii de informații aeronautice, ar trebui organizată în condiții de piață, luându-se în considerare caracteristicile speciale ale acestor servicii și păstrând un nivel înalt de siguranță.~~

↓ 550/2004 considerentul 15

~~Pe baza analizei lor cu privire la considerentele legate de siguranță, statele membre ar trebui să desemneze unul sau mai mulți prestatori de servicii meteorologice cu privire la întreg spațiul aerian sau la o parte din acesta de care sunt responsabile, fără a fi nevoie să organizeze o licitație.~~

↓ 550/2004 considerentul 19

~~Condițiile de tarifare aplicate utilizatorilor spațiului aerian ar trebui să fie echitabile și transparente.~~

↓ 550/2004 considerentul 20

~~Taxele percepute utilizatorilor ar trebui să constituie remunerația pentru instalațiile și serviciile asigurate de prestatorii de servicii de navigație aeriană și statele membre. Nivelul acestor taxe trebuie să fie proporțional cu costul, luând în considerare obiectivele securității și eficienței economice.~~

↓ 550/2004 considerentul 21

~~Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii echivalente de navigație aeriană.~~

↓ 550/2004 considerentul 22

~~Prestatorii de servicii de navigație aeriană oferă anumite infrastructuri și servicii direct legate de operarea aeronavelor, ale căror costuri ar trebui să le poată recupera pe baza principiului „utilizatorul plătește”, ceea ce înseamnă că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să suporte costurile pe care le generează la locul utilizării sau cât mai aproape posibil de aceasta.~~

↓ 550/2004 considerentul 23

~~Este important să se asigure transparența costurilor care decurg din aceste infrastructuri și servicii. În consecință, orice modificări aduse sistemului sau nivelului de taxare ar trebui explicate utilizatorilor spațiului aerian; aceste schimbări sau investiții propuse de prestatorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie explicate în cadrul unui schimb de informații între organismele lor de gestiune și utilizatorii spațiului aerian.~~

↓ 550/2004 considerentul 24

~~Ar trebui să existe o marjă pentru micșorarea tarifelor care contribuie la maximizarea capacității globale a sistemului. Stimulentele financiare ar putea constitui un mod util de accelerare a introducerii de echipamente la sol sau aeriene care să mărească capacitatea, de recompensare a unei înalte performanțe sau de compensare a inconvenientului alegerii unor rute mai puțin dezirabile.~~

↓ 550/2004 considerentul 25

~~În contextul acestor redevențe percepute pentru a genera un randament rezonabil al activelor și în directă legătură cu economiile realizate datorită creșterii eficienței, Comisia ar trebui să analizeze posibilitatea creării unei rezerve destinate să reducă impactul unei creșteri subite a taxelor percepute utilizatorilor spațiului aerian în momente când nivelul traficului este redus.~~

↓ 550/2004 considerentul 26

~~Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea organizării unui ajutor financiar temporar pentru măsurile de mărire a capacității întregului sistem european de control al traficului aerian.~~

↓ 550/2004 considerentul 27

~~Stabilirea și perceperea de taxe pentru utilizatorii spațiului aerian ar trebui să fie revizuite de Comisie în mod regulat, în colaborare cu Eurocontrol, precum și cu autoritățile naționale de supraveghere și utilizatorii spațiului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 8

~~Activitățile Eurocontrol confirmă că dezvoltarea în izolare a rețelei de rute și a structurii spațiului aerian este nerealistă, întrucât fiecare stat membru face parte integrantă din rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN), atât în interiorul cât și în afara Comunității.~~

↓ 551/2004 considerentul 13

~~Este esențial să se creeze o structură comună armonizată a spațiului aerian din punct de vedere al rutelor și sectoarelor, să se întemeieze organizarea prezentă și viitoare a spațiului aerian pe principii comune, iar spațiul aerian să fie configurat și gestionat în conformitate cu norme armonizate.~~

⇩ nou

(35) Disponibilitatea datelor operaționale relevante este esențială pentru a face posibilă furnizarea flexibilă a serviciilor de date de trafic aerian, la nivel transfrontalier și la nivelul Uniunii. Prin urmare, astfel de date ar trebui să fie puse la dispoziția părților interesate relevante, inclusiv a potențialilor furnizori noi de servicii de date de trafic aerian. Acuratețea informațiilor, inclusiv cu privire la statutul spațiului aerian și la cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari au un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor. Accesul la timp la informații actualizate referitoare la spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când își depun sau își modifică planurile de zbor.

↓ 550/2004 considerentul 16

~~Prestatorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să stabilească și să mențină o strânsă cooperare cu autoritățile militare responsabile de activități care ar putea afecta traficul aerian general, prin dispoziții corespunzătoare.~~

↓ 550/2004 considerentul 17

~~Conturile tuturor prestatorilor de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie caracterizate prin maximă transparență.~~

↓ 550/2004 considerentul 18

~~Introducerea principiilor și condițiilor armonizate pentru accesul la datele operaționale ar trebui să faciliteze prestarea de servicii de navigație aeriană și exploatarea utilizatorilor spațiului aerian și a aeroporturilor într-un nou context.~~

↓ 551/2004 considerentul 9

~~Ar trebui creat un spațiu aerian operațional din ce în ce mai integrat pentru traficul aerian general în spațiul aerian superior; ar trebui identificată corespunzător interfața dintre spațiul aerian superior și spațiul aerian inferior.~~

↓ 551/2004 considerentul 10

~~O regiune europeană superioară de informații de zbor (EUIR), care să încorporeze spațiul aerian superior aflat sub responsabilitatea statelor membre în cadrul prezentului regulament, ar trebui să faciliteze planificarea comună și publicarea informațiilor aeronautice pentru a elimina strangulările regionale.~~

↓ 1070/2009 considerentul 30

(adaptat)

⇨ nou

(36) Furnizarea de informații aeronautice ~~moderne,~~ complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian ~~comunitar~~ ⌦ al Uniunii ⌫ și ~~libertatea de circulație~~ ⇨ posibilitățile de a circula ⇦ în cadrul acestuia. ~~Ținând cont de Planul general pentru ATM, Comunitatea ar trebui să ia inițiativa de a moderniza acest sector în cooperare cu Eurocontrol și să se asigure că utilizatorii pot accesa datele respective printr-un punct unic de acces public, care să furnizeze informații integrate moderne, ușor de utilizat și validate~~ ⇨ Accesul la aceste date ar trebui înlesnit cu ajutorul unei infrastructuri informaționale corespunzătoare ⇦.

⇩ nou

(37) Utilizarea în condiții de siguranță și eficiență a spațiului aerian se poate realiza numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, care se bazează, în practică, în principal pe conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și pe o coordonare civil-militară eficace, astfel cum a fost stabilită de OACI. Ar trebui stabilite norme în vederea asigurării aplicării acestui concept, iar Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte măsuri care să asigure o mai mare armonizare.

(38) Proiectul SESAR urmărește să facă posibilă dezvoltarea sigură, eficientă și durabilă din punctul de vedere al mediului a transportului aerian, prin modernizarea sistemului ATM european și mondial. Pentru a contribui la eficacitatea deplină a acestui proiect, ar trebui asigurată o coordonare adecvată între fazele sale. Planul general european ATM ar trebui să fie rezultatul fazei de definire a SESAR și ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.

(39) Conceptul de proiecte comune ar trebui să urmărească punerea în aplicare, în timp util și în mod coordonat și sincronizat, a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM, care au impact asupra întregii rețele. Comisia ar trebui să fie însărcinată cu efectuarea unei analize cost-beneficiu cu privire la finanțare, în vederea accelerării punerii în practică a proiectului SESAR.

(40) Respectarea cerințelor privind sistemele și componentele ATM instituite prin Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să asigure interoperabilitatea respectivelor sisteme și componente, în beneficiul Cerului unic european.

↓ 551/2004 considerentul 11

~~Utilizatorii spațiului aerian se confruntă cu condiții diferite de acces la spațiul aerian comunitar și de libertate de mișcare în acest spațiu. Situația se datorează lipsei de armonizare în ceea ce privește clasificarea spațiului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 12

~~Reconfigurarea spațiului aerian ar trebui să se bazeze pe cerințe operaționale, indiferent de frontierele existente. Ar trebui elaborate principii generale pentru crearea unor blocuri funcționale unitare ale spațiului aerian, prin consultare cu Eurocontrol și cu avizul tehnic al acestuia.~~

↓ 551/2004 considerentul 14

~~Conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian ar trebui aplicat efectiv; este necesar să se optimizeze utilizarea sectoarelor aerospațiale, în special în perioadele de vârf pentru traficul aerian general și în spațiul aerian cu trafic intens, prin cooperarea dintre statele membre cu privire la utilizarea acestor sectoare pentru operațiuni și antrenamente militare. În acest scop, este necesar să se aloce resursele corespunzătoare pentru aplicarea efectivă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, luându-se în considerare atât cerințele civile cât și cele militare.~~

↓ 551/2004 considerentul 15

~~Statele membre ar trebui să coopereze cu statele membre vecine pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian dincolo de frontierele naționale.~~

↓ 551/2004 considerentul 16

~~Diferențele de organizare a cooperării civil-militare în Comunitate limitează gestionarea unitară și sincronizată a spațiului aerian și implementarea modificărilor. Succesul cerului unic european depinde de cooperarea eficientă dintre autoritățile civile și militare, fără a aduce atingere prerogativelor și responsabilităților statelor membre în domeniul apărării.~~

↓ 551/2004 considerentul 17

~~Operațiunile și antrenamentele militare ar trebui salvgardate ori de câte ori aplicarea principiilor și criteriilor comune prejudiciază desfășurarea lor în condiții de siguranță și eficiență.~~

↓ 551/2004 considerentul 18

~~Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența gestionării fluxului de trafic aerian pentru a ajuta unitățile operaționale existente, inclusiv Unitatea centrală de gestionare a fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea asigurării unor operațiuni de zbor eficiente.~~

↓ 549/2004 considerentul 7

~~Spațiul aerian constituie o resursă limitată, a cărei utilizare optimă și eficientă va fi posibilă numai dacă se ține seama de cerințele tuturor utilizatorilor și, dacă este cazul, se regăsesc în procesul general de elaborare, decizie și punere în practică a cerului unic european, inclusiv ale Comitetului pentru cerul unic.~~

↓ 549/2004 considerentul 25

~~Măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei[38]:~~

↓ 549/2004 considerentul 26

(adaptat)

~~Articolul 8 alineatul (2) din normele de procedură referitoare la comitete[39], stabilite în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Decizia 1999/468/CE, prevede o normă conform căreia președintele unui comitet poate decide să invite părți terțe la o reuniune a comitetului. Dacă este cazul, președintele Comitetului pentru cerul unic ar trebui să invite reprezentanți ai Eurocontrol să participe la reuniuni în calitate de observatori sau experți,~~

↓ 549/2004 considerentul 18

~~Factorii interesați, de exemplu furnizorii serviciilor de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului, ar trebui să aibă posibilitatea de a consilia Comisia cu privire la aspectele tehnice ale punerii în practică a cerului unic european.~~

[38] ~~JO L 184, 17.7.1999, p. 23.~~

[39] ~~JO C 38, 6.2.2001, p. 3.~~

↓ 549/2004 considerentul 12

~~Este de dorit să se extindă cerul unic european la țările terțe europene, fie în cadrul participării Comunității la lucrările Eurocontrol, după aderarea Comunității la Eurocontrol, fie pe baza acordurilor încheiate de Comunitate cu aceste țări.~~

↓ 549/2004 considerentul 13

~~Aderarea Comunității la Eurocontrol reprezintă o componentă importantă în crearea unui spațiu aerian paneuropean.~~

↓ 549/2004 considerentul 14

~~În procesul de realizare a cerului unic european, Comunitatea ar trebui, dacă este cazul, să stabilească cel mai înalt nivel de cooperare cu Eurocontrol, pentru a asigura sinergia reglementărilor și abordări coerente, precum și pentru a evita orice suprapunere a acțiunilor celor două părți.~~

↓ 549/2004 considerentul 15
(adaptat)

~~În conformitate cu concluziile Grupului la nivel înalt, Eurocontrol reprezintă organismul cu expertiza necesară de a susține Comunitatea în rolul său de autoritate de reglementare. În consecință, ar trebui elaborate norme de punere în aplicare în legătură cu chestiunile care sunt de competența Eurocontrol și decurg din mandatele primite de aceasta, sub rezerva condițiilor care urmează să fie incluse într-un cadru de cooperare între Comisie și Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerentul 16

~~Elaborarea măsurilor necesare pentru crearea cerului unic european necesită ample consultări cu factorii economici și sociali interesați.~~

↓ 550/2004 considerentul 8

~~Buna funcționare a sistemului de transport aerian necesită, de asemenea, standarde înalte și unitare de siguranță pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană.~~

↓ 550/2004 considerentul 9

~~Ar trebui adoptate dispoziții pentru armonizarea sistemelor de licențiere pentru controlori, pentru a îmbunătăți disponibilitatea controlorilor și pentru a promova recunoașterea reciprocă a licențelor.~~

↓ 550/2004 considerentul 28

~~Datorită sensibilității deosebite a informațiilor privind prestatorii de servicii de navigație aeriană, autoritățile naționale de supraveghere nu ar trebui să divulge informațiile care fac obiectul secretului profesional, fără a aduce atingere organizării unui sistem pentru monitorizarea și publicarea randamentului acestor prestatori.~~

↓ 549/2004 considerentul 19

~~Funcționarea în ansamblu a sistemului de servicii de navigație aeriană la nivel european ar trebui evaluată cu regularitate, acordându-se atenția cuvenită menținerii unui nivel înalt de siguranță, astfel încât să se verifice eficacitatea măsurilor adoptate și să se propună măsuri suplimentare.~~

↓ 549/2004 considerentul 21

~~Impactul măsurilor adoptate pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui evaluat în lumina rapoartelor ce urmează să fie prezentate cu regularitate de către Comisie.~~

↓ 551/2004 considerentul 19

~~Este de dorit să se ia în considerare posibilitatea extinderii conceptelor legate de spațiul aerian superior asupra spațiului aerian inferior, pe baza unui calendar și a unor studii adecvate,~~

↓ 549/2004 considerentul 22

~~Prezentul regulament nu aduce atingere competenței statelor membre de a adopta dispoziții cu privire la organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate au spațiu aerian suficient pentru formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvgardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.~~

⇩ nou

(41) Pentru a lua în considerare evoluțiile de ordin tehnic sau operațional, în special prin modificarea anexelor sau prin suplimentarea dispozițiilor referitoare la managementul

rețelei, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Conținutul și scopul fiecărei delegări sunt prevăzute în detaliu în articolele relevante. Atunci când adoptă actele delegate în temeiul prezentului regulament, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[40]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(42) Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, îndeosebi în ceea ce privește modalitățile de recrutare și procedurile de selecție ale autorităților naționale de supervizare, normele privind certificarea economică a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, normele de punere în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare, în special cu privire la stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, clasificarea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală, criteriile și procedurile de evaluare a proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian și ale administratorului de rețea, monitorizarea performanței, normele privind furnizarea de informații referitoare la costuri și tarife, elementele constitutive ale bazei de cost a tarifelor și stabilirea acesteia, precum și stabilirea ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, numirea administratorului de rețea și condițiile numirii sale, sarcinile administratorului de rețea și mecanismele de guvernanță care trebuie aplicate de acesta, normele privind executarea funcțiilor de rețea, modalitățile de consultare a părților interesate cu privire la deciziile operaționale majore ale furnizorilor de servicii de trafic aerian, cerințele privind disponibilitatea datelor operaționale, condițiile de acces și stabilirea prețurilor de acces, aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, stabilirea proiectelor comune și mecanismele de guvernanță aplicabile acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[41].

↓ 1070/2009 considerentul 11

(adaptat)

(43) Partenerii sociali ar trebui să fie mai bine informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivelul ~~comunitar~~ ⌦ Uniunii ⌫ , ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE ⌦ a Comisiei ⌫ [42].

---

[40] JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

[41] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

[42] JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

↓ 549/2004 considerentul 20

(adaptat)

(44) ~~Sancțiunile~~ ⌦ Penalitățile ⌫ prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament ~~și a măsurilor menționate la articolul 3~~ ar trebui~~e~~ să fie ~~eficiente~~ ⌦ efective ⌫ , proporționale și ~~descurajante~~ ⌦ cu efect de descurajare ⌫ , fără să diminueze siguranța.

⇩ nou

(45) Având în vedere poziția juridică a Regatului Spaniei cu privire la suveranitatea și jurisdicția asupra teritoriului în care este situat aeroportul, prezentul regulament ar trebui să nu se aplice aeroportului Gibraltar.

↓ 549/2004 considerentul 24

(adaptat)

(46) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume ~~crearea~~ ⌦ punerea în aplicare a ⌫ C~~c~~erului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre ~~din cauza anvergurii acestei acțiuni la nivel transnațional și, prin urmare~~, ⌦ ci, dată fiind anvergura transnațională a acestei acțiuni, ⌫ poate fi mai bine atins la nivelul ~~comunitar~~ ⌦ Uniunii ⌫ , ~~fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice,~~ ~~Comunitatea~~ ⌦ Uniunea ⌫ poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la~~de~~ articolul 5 din ~~tratat~~ ⌦ Tratatul privind Uniunea Europeană ⌫. Conform principiului proporționalității prevăzut ~~în~~la ~~acest~~ articolul ⌦ respectiv ⌫, prezentul regulament nu ~~dispune mai mult decât~~ ⌦ depășește ceea ce ⌫ este necesar pentru ~~atingerea~~ ⌦ realizarea ⌫ acestui obiectiv~~,~~.

↓ 550/2004

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 1

(adaptat)

⇨ nou

Articolul 1

~~Obiectivul~~ ⌦ Obiectul ⌫ și domeniul de aplicare

(1) ⇨ Prezentul regulament stabilește normele pentru crearea și buna funcționare a ⇦ ~~Inițiativa privind~~ Ce~~e~~rului unic european ~~are drept obiectiv~~ ⌦ cu scopul de a ⌫ consolida~~rea~~ ~~normelor~~ ⌦ standardele ⌫ actuale de siguranță a traficului aerian, de a contribui~~ția~~ la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți~~rea~~ performanța~~elor~~ generală~~e~~ a~~le~~ managementului traficului aerian ~~(ATM~~) și a~~le~~ serviciilor de navigație aeriană ~~(ANS)~~ pentru traficul aerian general din Europa, ~~prin conformarea cu~~ ⌦ în vederea satisfacerii ⌫ cerințelor~~e~~ tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă ~~de rute~~, ⇨ un spațiu aerian tot mai integrat, ⇦ sisteme de ~~gestionare~~ ⌦ management ⌫ al rețelei și de management al traficului aerian bazate ~~exclusiv~~ pe siguranță, eficiență ~~și criterii tehnice~~ ⇨ , interoperabilitate și modernizare tehnologică ⇦ , în folosul ⌦ tuturor ⌫ utilizatorilor spațiului aerian,~~.~~ ⇨ al cetățenilor și al mediului. ⇦ ~~Pentru a realiza acest obiectiv, prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2

(adaptat)

(2) Aplicarea prezentului regulament ~~și a măsurilor menționate la articolul 3~~ nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 4413. Prezentul regulament ~~și măsurile menționate la articolul 3~~ nu ~~privesc~~ ⌦ vizează ⌫ operațiunile militare și instruirea militară.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3 (adaptat)

(3) Aplicarea prezentului regulament ~~și a măsurilor menționate la articolul 3~~ nu aduce atingere drepturilor și îndatoririlor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”). În acest context, ~~un obiectiv suplimentar al~~ prezentului regulament ~~este~~ ⌦ urmărește ⌫ , în domeniile ~~reglementate de aceasta, să asiste~~ ⌦ pe care le reglementează, să sprijine ⌫ statele membre în îndeplinirea obligațiilor ⌦ lor ⌫ care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.

↓ 550/2004

~~CAPITOLUL I~~

~~DISPOZIȚII GENERALE~~

~~*Articolul 1*~~

~~Domeniu de aplicare și obiective~~

~~(1) În domeniul de aplicare a regulamentului-cadru, prezentul regulament privește prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul european unic. Obiectivul prezentului regulament este acela de a stabili cerințe comune pentru prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în Comunitate.~~

~~(2) Prezentul regulament se aplică prestării de servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general în conformitate cu regulamentul-cadru și în domeniul de aplicare a acestuia.~~

↓ 551/2004

~~CAPITOLUL I~~

~~DISPOZIȚII GENERALE~~

~~*Articolul 1*~~

~~Obiect și domeniu de aplicare~~

~~(1) În cadrul domeniului de aplicare al regulamentului cadru, prezentul regulament se referă la organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european. Obiectul prezentului regulament este de a sprijini conceptul unui spațiu aerian operativ din ce în ce mai integrat în contextul politicii comune a transporturilor și de a stabili proceduri comune de concepție, planificare și management care să asigure desfășurarea eficientă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian.~~

~~(2) Utilizarea spațiului aerian susține funcționarea serviciilor de navigație aeriană ca un tot coerent și unitar, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor)[43].~~

↓ 551/2004 (adaptat)

⇨ nou

(~~4~~3) ~~Fără a aduce atingere articolului 10, p~~Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiuneaile ~~ICAO~~ ⌦ OACI ⌫ EUR ~~și AFI~~, în care statele membre sunt responsabile cu~~de~~ furnizarea de servicii de trafic aerian ~~în conformitate cu regulamentul privind furnizarea serviciilor~~. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ~~ICAO~~ ⌦ OACI ⌫ , cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

↓ 551/2004

~~(4) Regiunile de informații de zbor cuprinse în spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 1

~~(4) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și, respectiv, Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la diferendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.~~

⇩ nou

(5) [În cazul în care regulamentul este adoptat înainte de încheierea perioadei de tranziție: Prezentul regulament nu se aplică aeroportului Gibraltar.]

(6) Cu excepția cazului în care se prevede altfel, în cazul în care se face trimitere la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția”), respectiva trimitere se înțelege ca vizând agenția în calitate de autoritate de siguranță și nu de autoritate responsabilă cu evaluarea performanței.

[43] ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 10.~~

↓ 549/2004 (adaptat)

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament ~~și al măsurilor menționate la articolul 3~~, se aplică următoarele definiții:

↓ 549/2004 (adaptat)

⇨ nou

~~1. „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:~~

1~~2~~. „serviciu de control ~~al aerodromului~~ ⌦ de aerodrom ⌫ ” înseamnă un serviciu ⌦ de control al traficului aerian ⌫ (ATC) pentru traficul ~~p~~de aerodrom;

2~~3~~. „serviciu de ~~informații aeronautice~~ ⌦ informare aeronautică ⌫ ” înseamnă un serviciu, stabilit ~~în zona~~ ⌦ într-o zonă ⌫ de acoperire definită, responsabil ~~d~~ecu furnizarea informațiilor ~~aeronautice~~ și a datelor ⌦ aeronautice ⌫ necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;

3~~5~~. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care ~~prestează~~ ⌦ furnizează unul sau mai multe ⌫ servicii de navigație ⌦ aeriană ⌫ pentru traficul aerian general;

4. „servicii de navigație aeriană” ⌦ (ANS) ⌫ înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații~~e~~, navigație și supraveghere ⌦ (CNS) ⌫ , servicii meteorologice ~~pentru navigația aeriană~~ ⌦ (MET) ⌫ ~~și~~, servicii de informare~~ții~~ aeronautică~~e;~~ ⌦ (AIS)⌫ ⇨ și servicii de date de trafic aerian (ADS); ⇦

5~~1~~. „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:

(a) de a ~~împiedica~~ ⌦ preveni ⌫ coliziunile:

(i) ~~di~~între aeronave; ~~și~~

(ii) ~~în zona~~ ⌦ pe suprafața ⌫ de manevră, între aeronave și obstacole; ~~și~~

(b) de a accelera și de a menține un flux ordonat al traficului aerian;

⇩ nou

6. „servicii de date de trafic aerian” înseamnă servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante sau în furnizarea de date prelucrate în scopuri de control al traficului aerian și de management al traficului aerian;

7. „management al fluxului de trafic aerian și al capacității (ATFCM)” înseamnă un serviciu care urmărește să protejeze controlul traficului aerian de suprasolicitare și să optimizeze utilizarea capacității disponibile;

↓ 549/2004 (adaptat) ⇨ nou

8~~9~~. „~~gestionarea~~ ⌦ management al ⌫ fluxului de trafic aerian ⌦ (ATFM) ⌫” înseamnă o funcție ⇨ sau un serviciu ⇦ stabilit(ă) în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid ⇨ care acoperă întreaga traiectorie de zbor ⇦ , asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (b) ⇨ nou

9~~10~~. „managementul al traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul funcțiilor ⇨ sau serviciilor ⇦ de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxu~~rilor~~lui de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

↓ 549/2004 (adaptat)

10~~11~~. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare ~~cu privire la zbor~~ ⌦ a zborurilor ⌫, servicii de ~~alertare~~ ⌦ alarmare ⌫ , servicii ~~de consultanță în domeniul traficului aerian~~ ⌦ consultative de trafic aerian ⌫ și servicii ATC (servicii de control ~~zonal~~ ⌦ regional ⌫ , de ~~abordare~~ ⌦ apropiere ⌫ și de aerodrom);

11~~6~~. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni ~~stabilite~~ ⌦ definite ⌫ în spațiu și timp, în interiorul căruia sunt ~~prestate~~ ⌦ furnizate ⌫ servicii de navigație aeriană;

12~~7~~. „managementul al spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la maximum spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin ~~distribuirea~~ ⌦ segregarea ⌫ spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

⇩ nou

13. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;

🡻 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (a) (adaptat)

14~~8~~. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatate ~~în~~ ⌦ conform normelor de ⌫ trafic~~ul~~ aerian;

🡻 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (g) (adaptat)

15~~23b~~. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită ~~asistență~~ ⌦ acțiuni ⌫ de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform ~~dispozițiilor~~ ⌦ necesităților ⌫ ;

🡻 549/2004 (adaptat)
⇨ nou

16~~13~~. „serviciu de control de ~~abordare~~ ⌦ apropiere ⌫ ” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care ~~decolează~~ ⌦ sosesc ⌫ sau ~~aterizează~~ ⌦ pleacă ⌫ ;

17~~12~~. „serviciu de control ~~zonal~~ ⌦ regional ⌫ ” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate ⇨ în regiuni de control ⇦ ~~într-un bloc de spațiu aerian~~ ;

⇩ nou

18. „valoare de referință” înseamnă o valoare definită prin estimare, în scopul de a stabili obiectivele de performanță și referitoare la costurile determinate sau la costurile unitare determinate în cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;

19. „grup-standard” înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian care dispun de un mediu economic și operațional similar;

20. „valoare obținută prin defalcare” înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea unui obiectiv de performanță stabilit la nivelul Uniunii la nivelul fiecărui furnizor de servicii de trafic aerian în parte și care servește drept referință pentru a evalua dacă obiectivul de

performanță stabilit în proiectul de plan de performanță corespunde cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii;

↓ 549/2004

~~14. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană;~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (d) (adaptat)

⇨ nou

21~~15~~. „certificat” înseamnă un document ~~emis~~ ⌦ eliberat ⌫ ⇨ de agenție, ⇦ de o autoritate națională ~~de supervizare~~ ⇨ competentă ⇦ ⌦ sau de o autoritate națională de supervizare ⌫ , în orice formă~~;~~ în conformitate cu dreptul intern, care atestă că un furnizor ⇨ de servicii de management al traficului aerian și ⇦ de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind furnizarea unui anumit serviciu;

⇩ nou

22. „serviciu de informații comune (CIS)” înseamnă un serviciu care constă în colectarea de date statice și dinamice și în diseminarea acestora pentru a face posibilă furnizarea de servicii pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;

↓ 549/2004 (adaptat)

23~~16~~. „servicii de ~~comunicare~~ ⌦ comunicații ⌫ ” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit ~~comunicarea~~ ⌦ comunicațiile ⌫ sol-sol, aer-sol și aer-aer~~;~~ în scopuri legate de ATC;

~~18. „concept de operare” înseamnă criteriile pentru utilizarea operațională a EATMN sau a unui segment din aceasta;~~

24~~19~~. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

⇩ nou

25. „regiune de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului;

26. „proces decizional în cooperare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu statele membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (j) ⇨ nou

2741. „servicii transfrontaliere” înseamnă ~~orice situație în care~~ serviciile de navigație aeriană ~~sunt~~ furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii ~~certificat într-un alt stat membru~~ ⇨ al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru ⇦;

⇩ nou

28. „declarație” înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o declarație definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139;

29. „servicii de navigație aeriană de rută ” înseamnă serviciile de trafic aerian asociate controlului unei aeronave de la sfârșitul fazei de decolare și urcare inițială până la începutul fazei de apropiere și aterizare, precum și serviciile de navigație aeriană corespunzătoare necesare pentru furnizarea de servicii de trafic aerian de rută;

30. „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

↓ 549/2004 (adaptat)

3120. „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene[44];

3217. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN)” înseamnă ansamblul de sisteme, enumerate la punctul 3.1 din ~~în~~ anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139~~(CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)~~[45], care fac posibilă ~~prestarea~~ ⌦ furnizarea ⌫ serviciilor de navigație aeriană în ~~Comunitate~~ ⌦ Uniune ⌫, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;

44 ~~Convenție, astfel cum a fost modificată prin protocolul din 12 februarie 1981 și revizuită prin protocolul din 27 iunie 1997.~~

45 ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 33.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (c) (adaptat)

33~~13a~~. „Planul general ⌦ european ⌫ ~~pentru~~ ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului[46], în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului ~~din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)~~[47] ⌦ , astfel cum a fost modificat ulterior ⌫ ;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (f)
⇨ nou

34~~22~~. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian ⇨ bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui desemnat ca fiind strict fie spațiu aerian civil, fie militar, ci ar trebui considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului ⇦ ~~aplicat în zona Conferinței Europene a Aviației Civile în baza „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” (Manualul de management al spațiului aerian pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian) publicat de Eurocontrol~~;

↓ 549/2004

~~23. „regiune de informare cu privire la zbor” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite, în cadrul căruia sunt furnizate servicii de informare cu privire la zbor și servicii de alertare;~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (g) (adaptat)

35~~23a~~. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul ~~furnizării de consiliere~~ ⌦ de a oferi indicații ⌫ și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

[46] JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

[47] Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 064, 2.3.2007, p. 1).

↓ 549/2004

~~24. „plafon de zbor” înseamnă o suprafață cu presiunea atmosferică constantă raportată la presiunea specifică de 1013,2 hectopascali și care este separată de alte asemenea suprafețe prin intervale de presiune specifice;~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (h)

~~25. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;~~

↓ 549/2004 (adaptat) ⇨ nou

36~~26~~. „trafic aerian general” înseamnă toate ~~deplasările~~ ⌦ mișcările ⌫ aeronavelor civile, precum și toate ~~deplasările~~ ⌦ mișcările ⌫ aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor ⌦ folosite pentru servicii ⌫ militare, vamale și de poliție) atunci când ~~aceste deplasări~~ ⌦ respectivele mișcări ⌫ sunt realizate în conformitate cu procedurile ⌦ Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională ⌫ ~~OACI~~;

~~27. „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale, înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;~~

37~~28~~. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acesteuia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN~~. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale~~;

38~~29~~. „servicii meteorologice” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor prognoze, ⇨ avertizări, ⇦ buletine și observații meteorologice ⇨ în scopul navigației aeriene ⇦ , precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;

⇩ nou

39. „autoritate națională competentă” înseamnă entitățile definite la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;

40. „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat, în temeiul prezentului regulament, alte sarcini decât sarcinile executate de autoritatea națională competentă;

↓ 549/2004 (adaptat)

41~~30~~. „servicii de navigație” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

⇩ nou

42. „criză în rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza managementul traficului aerian și servicii de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații într-una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

43. „administrator de rețea” înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate la articolul 26, în conformitate cu articolul 27;

↓ 549/2004 (adaptat)

⇨ nou

44~~31~~. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate ~~etapele~~ ⌦ fazele ⌫ de zbor și sunt necesare ~~pentru luarea deciziilor operaționale de către~~ ⇨ în scopuri operaționale ⇦ furnizorii~~l~~or de servicii de navigație ⌦ aeriană ⌫, utilizatorii~~l~~or spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;

~~32. „procedură”, astfel cum este utilizat în contextul regulamentului privind interoperabilitatea, înseamnă o metodă standard pentru utilizarea tehnică sau operațională a sistemelor, în contextul conceptelor de operare aprobate și validate care impun aplicarea unitară în întreaga EATMN;~~

⇩ nou

45. „plan de performanță” înseamnă un plan care este elaborat sau adoptat, în funcție de caz, de furnizorii de servicii de trafic aerian și de administratorul de rețea și care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;

↓ 549/2004 (adaptat)

46~~33~~. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau ~~îmbunătățirea~~ ⌦ modernizarea ⌫ unui sistem;

47~~34~~. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general ~~, necesară~~ ⌦ în funcție de necesități ⌫ pentru ~~prestarea~~ ⌦ furnizarea ⌫ de servicii ATC;

~~35. „rută” înseamnă itinerarul ales pentru a fi urmat de o aeronavă pe parcursul operării acesteia;~~

~~36. „funcționare continuă” înseamnă operarea EATMN în așa fel încât, din perspectiva utilizatorului, funcționează ca și cum ar fi o singură entitate;~~

⇩ nou

48. „faza de definire a SESAR” înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de punere în practică;

49. „faza de punere în practică a SESAR” înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializare), precum și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);

50. „faza de dezvoltare a SESAR” înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;

51. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;

52. „soluție SESAR” înseamnă un rezultat ce poate fi pus în practică al fazei de dezvoltare a proiectului SESAR care introduce proceduri sau tehnologii operaționale standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;

🡻 549/2004 (adaptat)

53~~38~~. „servicii de supraveghere” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția~~ile~~ fiecărei aeronave pentru ⌦ a se asigura ⌫ separarea în condiții de siguranță;

54~~39~~. „sistem” înseamnă totalul componentelor ~~aeriene~~ ⌦ de la bord ⌫ și de la sol, precum și echipamentu~~l~~ele ~~spațial~~ ⌦ aflate în spațiu ⌫, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate ~~etapele~~ ⌦ fazele ⌫ de zbor;

⇩ nou

55. „servicii de navigație aeriană terminală” înseamnă servicii de control de aerodrom sau servicii de informare a zborurilor de aerodrom care includ servicii consultative de trafic aerian și servicii de alarmare, servicii de trafic aerian asociate apropierii și plecării aeronavelor în limitele unei distanțe față de aeroportul în cauză necesare pentru îndeplinirea cerințelor operaționale și serviciile de navigație aeriană corespunzătoare necesare;

56. „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

🡻 549/2004 (adaptat)

57~~40~~. „~~îmbunătățire~~ ⌦ modernizare ⌫ ” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem.

🡻 549/2004

~~*Articolul 3*~~

~~**Domenii de acțiune comunitară**~~

~~(1) Prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european în concordanță cu:~~

~~(a) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian)~~[48]~~;~~

~~(b) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor)~~[49]~~; și~~

~~(c) Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea Rețelei Europene de Management al Traficului Aerian (regulament privind interoperabilitatea)~~[50]~~;~~

~~precum și cu normele de punere în aplicare adoptate de Comisie pe baza prezentului regulament și a regulamentelor menționate mai sus.~~

~~(2) Măsurile menționate la alineatul (1) se aplică sub rezerva dispozițiilor din prezentul regulament.~~

---

48 ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 20.~~

49 ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 10.~~

50 ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 26.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

(adaptat)

⇨ nou

CAPITOLUL II

⌦ AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE ⌫

Articolul 3~~4~~

⌦ Numirea, stabilirea și cerințe aplicabile ⌫ ~~A~~autorități~~lor~~ naționale de supervizare

(1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supervizare care să își asume ~~atribuțiile primite în temeiul~~ ⌦ sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin ⌫ prezentului regulament ~~și al măsurilor menționate la articolul 3~~.

~~(2) Autoritățile naționale de supervizare sunt independente față de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Această independență se obține printr-o separare corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între autoritățile naționale de supervizare și respectivii furnizori.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

⇨ nou

(~~3~~2) Autoritățile naționale de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent~~:~~ ~~Aceasta se obține prin introducerea unor mecanisme adecvate de gestionare și control~~ ⇨ și sunt organizate, dotate cu personal, gestionate și finanțate corespunzător. ⇦ ~~, inclusiv la nivelul administrației statelor membre. Cu toate acestea, autoritățile naționale de supervizare nu sunt împiedicate în acest mod să își exercite atribuțiile în acord cu normele privind organizarea ale autorităților naționale ale aviației civile sau ale oricărui alt organism public.~~

⇩ nou

(3) Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile naționale de supervizare sunt distincte din punct de vedere juridic și independente la nivel de organizare, funcționare, structură juridică și luare a deciziilor față de orice altă entitate publică sau privată.

Autoritățile naționale de supervizare sunt totodată independente la nivel de organizare, decizii de finanțare, structură juridică și luare a deciziilor față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană.

(4) Statele membre pot înființa autorități naționale de supervizare cu competențe în mai multe sectoare reglementate, dacă respectivele autorități de reglementare integrate îndeplinesc cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol. Autoritatea națională de

supervizare poate avea o structură organizațională comună cu autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului[51], în cazul în care organismul comun îndeplinește cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol.

(5) Personalul autorităților naționale de supervizare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

(a) să fie recrutat pe baza unor procese clare și transparente care să îi asigure independența;

(b) să fie selectat pe baza calificărilor sale specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante, sau să facă obiectul unei pregătiri corespunzătoare.

Personalul autorităților naționale de supervizare trebuie să acționeze independent, îndeosebi evitând conflictele de interese dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor sale.

(6) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (5), persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice trebuie să fie numite de o entitate a statului membru în cauză care nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Statele membre decid dacă respectivele persoane sunt numite pe perioadă determinată cu posibilitatea de reînnoire sau pe perioadă nedeterminată cu posibilitatea de a fi eliberate din funcție numai din motive nelegate de deciziile pe care le adoptă. Atunci când se află în exercițiul funcțiunii în cadrul autorității naționale de supervizare, persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern sau de la nicio altă entitate publică sau privată și au autoritate deplină asupra recrutării și managementului personalului respectivei autorități.

Persoanele menționate trebuie să evite orice interes direct sau indirect care ar putea fi considerat ca aducând prejudicii independenței lor și care le-ar putea influența în exercitarea funcțiilor deținute. În acest scop, acestea fac o declarație anuală de angajament și o declarație de interese indicând orice interes direct sau indirect.

Persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditurile sau cu alte funcții direct legate de obiectivele de performanță sau de supravegherea furnizorilor de servicii de navigație aeriană nu pot deține nicio funcție sau responsabilitate profesională la niciun furnizor de servicii de navigație aeriană timp de cel puțin doi ani după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de supervizare.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

(adaptat)

⇨ nou

(7~~4~~) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supervizare dețin resursele ⌦ financiare ⌫ și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. ⇨ Autoritățile

[51] Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1).

naționale de supervizare își gestionează personalul pe baza creditelor proprii, care sunt stabilite proporțional cu sarcinile care le revin în conformitate cu articolul 4. ⇦

⇩ nou

(8) Un stat membru poate solicita agenției ca, în calitate de organism de evaluare a performanței (*Performance Review Body* - PRB), să îndeplinească sarcinile legate de punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare prevăzute la articolele 14, 17, 19, 20, 21, 22 și 25 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23 care intră în răspunderea autorității naționale de supervizare a respectivului stat membru în temeiul prezentului regulament și al actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Din momentul în care a acceptat o astfel de solicitare, agenția, în calitate de PRB, devine autoritatea de supervizare responsabilă cu sarcinile care fac obiectul solicitării respective, iar autoritatea națională de supervizare a statului membru solicitant este scutită de responsabilitatea îndeplinirii acestor sarcini. Îndeplinirea acestor sarcini, inclusiv perceperea de taxe și tarife, face obiectul normelor prevăzute de Regulamentul (UE) 2018/1139 referitoare la agenție în calitate de PRB.

🡻 1070/2009 articolul 1 punctul 3

⇨ nou

(9~~5~~) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de supervizare, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta ⇨ conformarea cu prezentul articol ⇦ ~~conformitatea cu alineatele (2), (2),(3) și (4)~~.

⇩ nou

(10) Comisia stabilește norme detaliate referitoare la modalitățile de recrutare și procedurile de selecție menționate la alineatul (5) literele (a) și (b). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

🡻 1070/2009 articolul 2 punctul 1

(adaptat)

Articolul ~~*42*~~

Sarcinile autorităților naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare ~~prevăzute~~ ⌦ menționate ⌫ la articolul 3~~4~~ ~~din regulamentul-cadru asigură supervizarea corespunzătoare a aplicării prezentului regulament, în special cu privire la funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză.~~:

⇩ nou

(a) desfășoară activitățile necesare pentru eliberarea certificatelor de capacitate economică menționate la articolul 6, inclusiv supravegherea titularilor respectivelor certificate de capacitate economică;

(b) supraveghează aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții în conformitate cu articolul 8 alineatul (6);

(c) aplică sistemele de performanță și de tarifare prevăzute la articolele 10-17 și 19-22 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23, în limitele sarcinilor lor definite la articolele și în actele menționate, și supraveghează aplicarea regulamentului în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 25.

(2) Autoritățile naționale de supervizare sunt responsabile cu evaluarea și aprobarea stabilirii prețurilor pentru furnizarea serviciului de informații comune, în conformitate cu articolul 9.

🡻 1070/2009 articolul 2 punctul 1

(adaptat)

⇨ nou

(3~~2~~) ~~În acest scop,~~ ~~f~~Fiecare autoritate națională de supervizare ~~organizează~~ ⌦ derulează inspecțiile ⌫ ~~și evaluări corespunzătoare~~ ⇨ , auditurile și alte activități de monitorizare necesare ⇦ pentru a ⇨ identifica posibila încălcare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia ⇦ ~~verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament, inclusiv a cerințelor privind resursele umane necesare pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană~~.

Autoritatea națională de supervizare ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legii, care pot include, după caz, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor de capacitate economică pe care le-a eliberat în conformitate cu articolul 6.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi și furnizorii de servicii de informații comune vizați au obligația să respecte măsurile luate de autoritățile naționale de supervizare în acest sens.

⇩ nou

Articolul 5

Cooperarea dintre autoritățile naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații și lucrează împreună într-o rețea în contextul consiliului consultativ pentru evaluarea performanței menționat la articolul 114a din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(2) Autoritățile naționale de supervizare cooperează, atunci când este cazul, inclusiv prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și de supervizare și în ceea ce privește derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1
(adaptat)
⇨ nou

(3) ~~În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian care se extind asupra~~ ⇨ Autoritățile naționale de supervizare facilitează furnizarea de servicii transfrontaliere de către furnizorii de servicii de navigație aeriană în scopul îmbunătățirii performanței rețelei. În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un ⇦ spațiu~~lui~~ aerian aflat sub responsabilitatea a ⌦ două sau mai multe ⌫ ~~mai mult de un stat membru~~ ⌦ state membre ⌫, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea ⇨ , pe care urmează să o desfășoare în temeiul prezentului regulament, a ⇦ ~~prevăzută în prezentul articol cu privire la~~ furnizori~~i~~lor de servicii de navigație aeriană ⌦ în cauză ⌫ ~~care furnizează servicii legate de aceste blocuri~~. ⇨ Autoritățile naționale de supervizare în cauză pot întocmi un plan care să precizeze implementarea cooperării lor în vederea punerii în aplicare a acordului respectiv. ⇦

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~(4) Autoritățile naționale de supervizare cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare a cerințelor comune aplicabile stabilite la articolul 6 sau a condițiilor stabilite în anexa II.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~(5) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană, aceste dispoziții includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la alineatele (1) și (2) și rezultatele acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii.~~

⇩ nou

(4) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) trebuie să prevadă recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre autorități, a sarcinilor de supervizare prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective trebuie să specifice, de asemenea, care este autoritatea națională de supervizare responsabilă cu certificarea economică prevăzută la articolul 6.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1 (adaptat)

⇨ nou

(~~6~~5) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri ~~referitoare la~~ ⌦ privind ⌫ împărțirea responsabilităților ~~privind~~ ⌦ legate de ⌫ sarcinile de supervizare, ~~în cazul în care~~ ⌦ atunci când ⌫ acest lucru este permis de ~~legea națională~~ ⌦ dreptul intern ⌫. ⇨ Autoritățile naționale de supervizare înștiințează Comisia cu privire la aceste acorduri. ⇦

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~*Articolul 3*~~

~~Entități calificate~~

~~(1) Autoritățile naționale de supervizare pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile și evaluările menționate la articolul 2 alineatul (2) unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa I.~~

~~(2) Astfel de delegări acordate de o autoritate națională de supervizare sunt valabile pe teritoriul Comunității pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. Autoritățile naționale de supervizare pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Comunitate cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~*Articolul 10*~~

~~Consultarea părților interesate~~

~~(1) Statele membre, hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor profesionale de reprezentare a personalului, în punerea în aplicare a cerului unic european.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

CAPITOLUL III

~~NORME PENTRU PRESTAREA SERVICIILOR~~ ⌦ FURNIZAREA SERVICIILOR ⌫

↓ 550/2004 (adaptat)

~~Articolul 6~~

~~Cerințe comune~~

~~Cerințele comune pentru prestarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru. Cerințele comune includ următoarele:~~

- ~~competența și aptitudinea tehnică și operațională,~~
- ~~sisteme și procedee pentru gestionarea securității și calității,~~
- ~~sisteme de raportare,~~
- ~~calitatea serviciilor,~~
- ~~capacitatea financiară,~~
- ~~răspundere și acoperirea riscurilor,~~
- ~~structură de proprietate și organizatorică, inclusiv prevenirea conflictelor de interese,~~
- ~~resurse umane, inclusiv planuri de personal corespunzătoare,~~
- ~~siguranță.~~

Articolul ~~6~~ 7

Certificarea ⌦ economică și cerințe aplicabile furnizorilor ⌫ ~~prestatorilor~~ de servicii de navigație aeriană

~~(1) Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Comunității se face sub rezerva certificării de către statele membre.~~

↓ 550/2004

~~(2) Cererile pentru certificare se depun la autoritatea națională de supraveghere a statului membru în care solicitantul își are locul principal de operare și, dacă este cazul, sediul.~~

⇩ nou

(1) În plus față de certificatele pe care trebuie să le dețină în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să dețină un certificat de capacitate economică. Acest certificat de capacitate economică se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat o soliditate financiară suficientă și a obținut o acoperire corespunzătoare de răspundere și prin asigurare.

Certificatul de capacitate economică menționat la prezentul alineat poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai îndeplinește cerințele de eliberare și de menținere a unui astfel de certificat.

(2) O entitate care deține un certificat de capacitate economică menționat la alineatul (1) și un certificat menționat la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 are dreptul să furnizeze, în cadrul Uniunii, servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, în condiții nediscriminatorii, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (2).

(3) Certificatul de capacitate economică menționat la alineatul (1) și certificatul menționat la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pot face obiectul uneia sau mai multor condiții prevăzute în anexa I. Aceste condiții trebuie să fie justificate în mod obiectiv, să fie nediscriminatorii, proporționale și transparente. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 36 pentru a modifica lista prevăzută în anexa I în scopul de a asigura condiții competitive egale la nivel economic și reziliența furnizării de servicii.

(4) Îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol în ceea ce privește certificatele de capacitate economică intră în răspunderea autorităților naționale de supervizare din statul membru în care își are sediul principal de activitate persoana fizică sau juridică solicitantă a certificatului de capacitate economică sau, dacă persoana respectivă nu are un sediu principal de activitate, a autorităților naționale de supervizare din statul membru în care își are reședința sau sediul. În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, autoritățile naționale de supervizare responsabile sunt cele specificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4).

(5) În sensul alineatului (1), autoritățile naționale de supervizare:

(a) primesc și evaluează cererile care le sunt adresate și, după caz, eliberează sau reînnoiesc certificatele de capacitate economică;

(b) realizează supravegherea titularilor de certificate de capacitate economică.

(6) Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), norme de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele detaliate referitoare la soliditatea financiară, îndeosebi puterea financiară și reziliența financiară, precum și referitoare la acoperirea de răspundere și prin asigurare. Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor de la alineatele (1), (4) și (5), Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), de stabilire a dispozițiilor detaliate privind normele și procedurile de certificare și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficace, de către autoritatea națională de supervizare, a entităților care fac obiectul prezentului regulament.

↓ 550/2004

~~(3) Autoritățile naționale de supraveghere emit certificate pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană dacă aceștia respectă cerințele comune menționate în articolul 6. Certificatele pot fi emise individual pentru fiecare tip de serviciu de navigație aeriană definit în articolul 2 din regulamentul-cadru, sau pentru un pachet de asemenea servicii, *inter alia*, în cazul în care un prestator de servicii de trafic aerian, oricare ar fi statutul juridic al acestuia, operează și își întreține propriile sisteme de comunicare, navigație și supraveghere. Certificatele se verifică cu regularitate.~~

~~(4) Certificatele specifică drepturile și obligațiile prestatorilor de servicii de navigație aeriană, inclusiv accesul fără discriminare la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, în special cu privire la siguranță. Certificarea poate fi supusă numai condițiilor prevăzute în anexa II. Aceste condiții sunt justificate în mod obiectiv, sunt nediscriminatorii, proporționale și transparente.~~

~~(5) Sub rezerva alineatului (1), statele membre pot permite prestarea de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian de care sunt direct responsabile sau într-un segment din acesta fără certificare, dacă prestatorul acestor servicii le oferă în primul rând misiărilor de aeronave altele decât traficul aerian general. În aceste cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa și la măsurile luate pentru a asigura conformitatea maximă cu cerințele comune.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 3

~~(7) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează respectarea cerințelor comune și a condițiilor aferente certificatelor. Detaliile acestei monitorizări sunt incluse în rapoartele anuale care urmează să fie prezentate de către statele membre conform articolului 12 alineatul (1) din regulamentul-cadru. Dacă o autoritate națională de supervizare consideră că deținătorul unui certificat nu mai satisface aceste cerințe sau condiții, aceasta ia măsurile corespunzătoare, asigurând continuitatea serviciilor cu condiția ca siguranța să nu fie afectată. Aceste măsuri pot include revocarea certificatului.~~

↓ 550/2004

~~(8) Un stat membru recunoaște orice certificat emis într-un alt stat membru în conformitate cu prezentul articol.~~

~~(9) În circumstanțe excepționale, statele membre pot amâna respectarea prezentului articol timp de șase luni de la data care rezultă din articolul 19 alineatul (2). Statele membre notifică Comisiei această amânare, menționând motivele pentru aceasta.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 4 (adaptat) ⇨ nou

Articolul 7~~8~~

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul ⌦ unor ⌫ blocuri~~lor~~ ~~specifice~~ de spațiu aerian ⌦ specifice în ceea ce privește ⌫ ~~cu privire la~~ spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre ~~desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat valabil în Comunitate.~~ ⇨ desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să îndeplinească următoarele condiții: ⇦

⇩ nou

(a) dețin un certificat valabil sau o declarație valabilă, astfel cum se menționează la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, și un certificat de capacitate economică în conformitate cu articolul 6 alineatul (1);

(b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

Fiecare decizie de desemnare a unui furnizor de servicii de trafic aerian este valabilă pe o perioadă de maximum zece ani. Statele membre pot decide să reînnoiască desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 4 (adaptat) ⇨ nou

(2) ~~În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 10 alineatul (3) nu este împiedicată de faptul că sistemul lor legislativ național impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care furnizează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective~~ ⇨ Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să le impună furnizorilor în cauză: ⇦

(a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre ~~respective~~ ⌦ care i-au desemnat ⌫ sau de către resortisanți ai acestora;

(b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre ~~respective~~ ⌦ care i-au desemnat ⌫ ; ~~sau~~

(c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre ~~în cauză~~ ⌦ care i-au desemnat ⌫.

(3) Statele membre ~~definesc~~ ⇨ specifică ⇦ drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian ~~desemnați~~ ⇨ , desemnați individual sau colectiv. ⇦ Obligațiile ~~pot~~ ⇨ trebuie să ⇦ includ~~e~~ă condiții pentru ~~furnizarea la timp a~~ ⌦ punerea la dispoziție a datelor ⌫ ~~informațiilor~~ pertinente care permit ~~identificarea~~⌦ ca ⌫ ~~tuturor~~toate mișcările~~or~~ aeronavelor ⌦ să fie identificate ⌫ în spațiul aerian de care sunt responsabile.

🡻 1070/2009 articolul 2 punctul 4 (adaptat)

~~(4) Statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca acesta din urmă să îndeplinească~~ă ~~cerințele și condițiile stabilite la articolele 6 și 7.~~

~~(5) Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 9a, care se extind asupra spațiului aerian de care sunt responsabile mai multe state membre, statele membre în cauză desemnează împreună, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de stabilirea blocului de spațiu aerian.~~

(4~~6~~) Statele membre informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în cadrul prezentului articol privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian ~~în interiorul~~ ⌦ din ⌫ blocuri~~lor~~ de spațiu aerian specifice ~~care au legătură cu~~ ⌦ în ceea ce privește ⌫ spațiul aerian ~~aflat sub responsabilitatea lor~~ ⌦ de care sunt responsabile ⌫ .

⇩ nou

Articolul 8

Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian în zonele terminale

(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS, ADS sau MET în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.

Statele membre permit operatorilor de aeroporturi să achiziționeze servicii de trafic aerian în zonele terminale pentru controlul de aerodrom, în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.

În plus, statele membre pot permite operatorilor de aeroporturi sau autorității naționale de supervizare în cauză să achiziționeze servicii de trafic aerian în zonele terminale pentru controlul apropierii, în condiții de piață, atunci când astfel se poate spori rentabilitatea în beneficiul utilizatorilor spațiului aerian.

(2) Achizițiile de servicii în condiții de piață trebuie să se realizeze pe baza unor condiții de egalitate, nediscriminare și transparență, în conformitate cu dreptul Uniunii, inclusiv cu normele din tratat privind concurența. Procedurile de atribuire pentru achiziția serviciilor în cauză trebuie concepute astfel încât să permită participarea efectivă a furnizorilor concurenți la aceste proceduri, inclusiv prin reluarea periodică a procedurii de atribuire.

(3) Statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută este separată, la nivel de organizare, de furnizarea de servicii CNS, AIS, ADS, MET și de servicii de trafic aerian în zonele terminale și că se respectă cerința referitoare la separarea evidențelor contabile menționată la articolul 25 alineatul (3).

(4) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian în zonele terminale poate fi selectat pentru a furniza servicii într-un stat membru numai atunci când:

(a) este certificat în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (2);

(b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;

(c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte și

(d) furnizorul de servicii îndeplinește cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

(5) Articolul 14, articolul 17 și articolele 19-22 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian în zonele terminale desemnați în urma unei proceduri de achiziții în conformitate cu alineatul (1) al doilea și al treilea paragraf. Furnizorii de servicii de trafic aerian în zonele terminale furnizează autorității naționale de supervizare și agenției, în calitate de PRB, în scopul monitorizării, date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.

(6) Autoritățile naționale de supervizare se asigură că achizițiile efectuate de furnizorii de servicii de trafic aerian și de operatorii de aeroporturi, menționate la alineatul (1), respectă dispozițiile de la alineatul (2) și, atunci când este necesar, aplică măsuri corective. În cazul serviciilor de trafic aerian în zonele terminale, autoritățile naționale de supervizare sunt responsabile cu aprobarea caietului de sarcini pentru serviciile de trafic aerian în zonele terminale, care trebuie să includă cerințe de calitate a serviciilor. Autoritățile naționale de supervizare sesizează autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului cu privire la aspecte legate de aplicarea normelor în materie de concurență.

Articolul 9

Furnizarea de servicii de informații comune

(1) În cazul în care sunt furnizate servicii de informații comune, datele diseminate trebuie să prezinte integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord.

(2) Prețul serviciilor de informații comune trebuie să se bazeze pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, un adaos corespunzător unui raport adecvat între risc și randament.

Costurile menționate la primul paragraf se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale operatorului în cauză și sunt puse la dispoziția publicului.

(3) Furnizorul de servicii de informații comune stabilește prețul în conformitate cu alineatul (2), sub rezerva evaluării și a aprobării de către autoritatea națională de supervizare în cauză.

(4) În ceea ce privește operațiunile derulate în volume specifice de spațiu aerian desemnate de statele membre pentru operațiunile cu aeronave fără pilot la bord, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să pună la dispoziție în timp real date operaționale relevante. Furnizorii de servicii de informații comune pot utiliza aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează. Accesul la datele operaționale relevante se acordă în mod nediscriminatoriu furnizorilor de servicii de informații comune și fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare.

Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costul marginal de punere la dispoziție a datelor.

↓ 550/2004

~~*Articolul 9*~~

~~Desemnarea prestatorilor de servicii meteorologice~~

~~(1) Statele membre pot desemna în exclusivitate un prestator de servicii meteorologice care să furnizeze toate datele meteorologice sau o parte din acestea în tot spațiul aerian de care sunt responsabile, sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele legate de siguranță.~~

~~(2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre în legătură cu orice decizie luată în cadrul prezentului articol cu privire la desemnarea prestatorilor de servicii meteorologice.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

(adaptat)

⇨ nou

Articolul *~~10~~11*

Sistemul de ~~îmbunătățire a performanțelor~~ ⌦ performanță ⌫

(1) ⇨ În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 11-18, se aplică ⇦ ~~Se instituie~~ un sistem de ~~îmbunătățire a performanțelor~~ ⌦ performanță a ⌫ serviciilor de navigație aeriană și a~~le~~ funcțiilor de rețea, cu scopul de a îmbunătăți performanța~~ele~~ serviciilor de navigație aeriană și a~~le~~ funcțiilor de rețea în cadrul C~~c~~erului unic european. ~~Acesta cuprinde:~~

(2) Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum doi ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include:

(a) obiective de performanță la nivelul ~~comunitar referitoare la~~ ⌦ Uniunii în ⌫ domeniile ~~esențiale~~ ⌦ -cheie ⌫ de performanță~~,~~ ~~cum ar fi siguranța,~~ ale mediului, capacit~~ate~~ății și rentabilit~~ate~~ății ⇨ pentru fiecare perioadă de referință ⇦ ;

(b) planuri ~~la nivel național~~ ⌦ de performanță ⌫ ~~sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian~~, incluzând obiective~~le~~ de performanță ⇨ obligatorii ⇦ ~~,~~ ~~care să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivel comunitar~~ ⇨în

domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a), pentru fiecare perioadă de referință ⇦ ; ~~precum și~~

(c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a ⌦ performanței ⌫ ~~serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea~~ ⇨ în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității ⇦.

Comisia poate adăuga noi domenii-cheie de performanță în scopul stabilirii obiectivelor de performanță sau în scopul monitorizării, atunci când acest lucru este necesar în vederea îmbunătățirii performanței.

~~(2) În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), Comisia poate autoriza Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor”. Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de supervizare, și de a sprijini autoritățile naționale de supervizare, la cerere, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent în îndeplinirea atribuțiilor încredințate acestuia de Comisie.~~

~~(3)~~ ~~(a) Obiectivele de performanță la nivel comunitar pentru rețeaua de management al traficului aerian se adoptă de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), după ce au fost luate în considerare contribuțiile relevante ale autorităților naționale de supervizare la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.~~

~~(b)~~ ~~Planurile naționale sau planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la alineatul (1) litera (b) sunt elaborate de autoritățile naționale de supervizare și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele naționale obligatorii sau obiectivele la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul (statele) membru (membre). Elaborarea planurilor face obiectul colaborării cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.~~

~~(c)~~ ~~Coerența obiectivelor naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian cu obiectivele de performanță la nivel comunitar este evaluată de Comisie pe baza criteriilor de evaluare menționate la alineatul (6) litera (d).~~

~~În cazul în care Comisia constată că unul sau mai multe obiective de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian nu corespund criteriilor de evaluare, aceasta poate decide, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2), să emită o recomandare prin care să solicite autorităților naționale de supervizare în cauză să propună unul sau mai multe obiective de performanță revizuite. Statele membre în cauză adoptă aceste obiective de performanță revizuite și iau măsurile corespunzătoare, care sunt aduse la cunoștința Comisiei în timp util.~~

~~În cazul în care Comisia constată că obiectivele de performanță revizuite și măsurile corespunzătoare nu sunt adecvate, aceasta poate decide, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), ca statele membre în cauză să adopte măsuri corective.~~

~~În caz contrar, Comisia poate decide, pe baza unor dovezi justificative corespunzătoare, să revizuiască obiectivele de performanță la nivel comunitar în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3).~~

~~(d) Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani. În această perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, statele membre și/sau autoritățile naționale de supervizare pun în aplicare măsurile corective pe care le-au stabilit. Prima perioadă de referință cuprinde primii trei ani de la adoptarea normelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6).~~

~~(e) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță și prezintă rezultatele Comitetului pentru cerul unic.~~

(3) ~~Se aplică următoarele proceduri sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1)~~ ⌦ Elementele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) se bazează pe ⌫ :

(a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanța~~ele~~ serviciilor de navigație aeriană și a~~le~~ funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile ~~interesate~~ ⌦ relevante ⌫, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, ⇨ de autoritățile naționale competente, ⇦ de statele membre ⇨ , de agenție, de administratorul de rețea ⇦ și de Eurocontrol;

⇩ nou

(b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea obiectivelor în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității;

(c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității;

(d) o metodologie de elaborare a planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană, precum și o metodologie de elaborare a planului de performanță și a obiectivelor de performanță pentru funcțiile de rețea;

(e) evaluarea proiectelor de planuri și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;

(f) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a obiectivelor de performanță și pentru revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință;

(g) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

(h) sisteme de stimulente, inclusiv contrastimulente financiare aplicabile în cazul în care un furnizor de servicii de trafic aerian nu îndeplinește obiectivele de performanță obligatorii relevante în cursul perioadei de referință sau nu a pus în aplicare proiectele comune relevante menționate la articolul 35. Aceste contrastimulente financiare trebuie să țină seama în mod particular de deteriorarea calității serviciilor furnizate de furnizorul respectiv ca urmare a neîndeplinirii obiectivelor de performanță sau a nepunerii în aplicare a proiectelor comune, precum și de impactul rezultant asupra rețelei;

(i) mecanisme de împărțire a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile;

(j) calendare pentru stabilirea obiectivelor, pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă;

(k) o metodologie de repartizare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii;

(l) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare.

Articolul 11

Stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii

(1) Comisia adoptă obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută și pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2) și cu prezentul articol alineatele (2)-(3). Laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate defini valori de referință complementare, valori obținute prin defalcare sau grupuri-standard, cu scopul de a permite evaluarea și aprobarea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu criteriile menționate la articolul 13 alineatul (3).

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) trebuie să genereze îmbunătățiri progresive și continue în ceea ce privește performanța operațională și economică a serviciilor de navigație aeriană;

(b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză și să promoveze totodată progrese la nivel structural și tehnologic pe termen mai lung care să facă posibilă furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană.

(3) În scopul pregătirii deciziilor sale referitoare la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia colectează toate informațiile necesare de la părțile interesate. La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, acordă sprijin Comisiei în procesul de analizare și de pregătire a deciziilor respective, prin intermediul unui aviz.

Articolul 12

Clasificarea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală

(1) Înainte de debutul fiecărei perioade de referință, fiecare stat membru notifică Comisiei care sunt serviciile de navigație aeriană furnizate în perioada respectivă în spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor pe care intenționează să le clasifice drept servicii de navigație aeriană de rută și, respectiv, drept servicii de navigație aeriană terminală. În același timp, fiecare stat membru notifică Comisiei furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați să furnizeze respectivele servicii.

(2) Cu suficient timp înainte de debutul perioadei de referință relevante, Comisia adoptă decizii de punere în aplicare adresate fiecărui stat membru cu privire la respectarea, de către clasificarea avută în vedere pentru serviciile în cauză, a criteriilor prevăzute la articolul 2 punctele 28 și 55. La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, acordă sprijin Comisiei în procesul de analizare și de pregătire a deciziilor respective, prin intermediul unui aviz.

(3) În cazul în care într-o decizie adoptată în temeiul alineatului (2) se constată că clasificarea avută în vedere nu respectă criteriile stabilite la articolul 2 punctele 28 și 55, statul membru în cauză trebuie ca, ținând seama de decizia respectivă, să prezinte o nouă notificare care să

respecte aceste criterii. Comisia ia o decizie cu privire la această notificare în conformitate cu alineatul (2).

(4) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză își elaborează proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală pe baza clasificărilor pe care Comisia le consideră conforme cu criteriile stabilite la articolul 2 punctele 28 și 55. În calitate de PRB, agenția se bazează pe aceleași clasificări atunci când evaluează repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în temeiul articolului 13 alineatul (3).

Articolul 13

Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați

(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pentru serviciile de trafic aerian de rută adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, proiecte de planuri de performanță cu privire la toate serviciile de navigație aeriană de rută pe care le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.

Proiectele de planuri de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Ele trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM. Proiectele de planuri de performanță trebuie puse la dispoziția publicului.

(2) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută menționate la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante furnizate de administratorul de rețea. Înainte de a adopta aceste proiecte de planuri, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi. Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să prezinte de asemenea planurile respective autorității naționale competente responsabile cu certificarea lor, care trebuie să le verifice conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță la nivelul Uniunii în toate domeniile-cheie de performanță și trebuie să îndeplinească condițiile suplimentare prevăzute la al treilea paragraf.

Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește în funcție de următoarele criterii:

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză cu cel al altor furnizori de servicii de trafic aerian care fac parte din același grup-standard.

În plus, proiectul de plan de performanță trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente;

(b) proiectul de plan de performanță trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

(4) Repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală este evaluată de către agenție, în calitate de PRB, pe baza metodologiei menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (k) și a clasificării diferitelor servicii evaluate de Comisie în temeiul articolului 12.

(5) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută menționate la alineatul (1), inclusiv, după caz, repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, sunt prezentate spre evaluare și aprobare agenției, în calitate de PRB.

(6) În cazul unui furnizor de servicii de trafic aerian desemnat care furnizează atât servicii de navigație aeriană de rută, cât și servicii de navigație aeriană terminală, agenția, în calitate de PRB, evaluează mai întâi repartizarea costurilor între serviciile respective în conformitate cu alineatul (4).

În cazul în care agenția, în calitate de PRB, constată că repartizarea costurilor nu respectă metodologia sau clasificarea menționată la alineatul (4), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să prezinte un nou proiect de plan de performanță care să respecte metodologia și clasificarea în cauză.

În cazul în care constată că repartizarea costurilor respectă metodologia și clasificarea în cauză, agenția, în calitate de PRB, ia o decizie în acest sens, pe care o notifică furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat și autorității naționale de supervizare în cauză. Autoritatea națională de supervizare are obligația de a respecta concluziile deciziei respective în ceea ce privește repartizarea costurilor în scopul evaluării proiectului de plan de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționat la articolul 14.

(7) În calitate de PRB, agenția evaluează obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și planurile de performanță pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care se aplică alineatul (6), evaluarea are loc după adoptarea unei decizii privind repartizarea costurilor în conformitate cu alineatul (6) al patrulea paragraf.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, agenția, în calitate de PRB, îl aprobă.

În cazul în care constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii sau că planul de performanță nu îndeplinește condițiile suplimentare prevăzute la alineatul (3), agenția, în calitate de PRB, refuză aprobarea.

(8) În cazul în care agenția, în calitate de PRB, a refuzat aprobarea unui proiect de plan de performanță în conformitate cu alineatul (7), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în

cauză trebuie să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță, inclusiv, dacă este necesar, obiective revizuite.

(9) Agenția, în calitate de PRB, evaluează proiectul revizuit de plan de performanță menționat la alineatul (8) pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, agenția, în calitate de PRB, îl aprobă.

În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, agenția, în calitate de PRB, refuză aprobarea acestuia și îi solicită furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat să prezinte un proiect final de plan de performanță.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, agenția, în calitate de PRB, stabilește obiective de performanță coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză, ținând seama de constatările făcute în decizia menționată la alineatul (7). Proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță astfel stabilite de agenție, în calitate de PRB, precum și măsurile în vederea atingerii acestor obiective.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) numai pentru că nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță și considerate de agenție, în calitate de PRB, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care agenția, în calitate de PRB, le consideră neîndeplinite.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (8) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și deoarece, în plus, nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță stabilite de agenție, în calitate de PRB, în conformitate cu al treilea paragraf, și măsurile în vederea atingerii acestor obiective, și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care agenția, în calitate de PRB, le consideră neîndeplinite.

(10) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de agenție, în calitate de PRB, și le pun la dispoziția publicului.

(11) Agenția, în calitate de PRB, întocmește rapoarte periodice, în termenele menționate în actele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 18, referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană de rută și a funcțiilor de rețea, inclusiv evaluări periodice ale progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută pentru furnizorii de servicii de trafic aerian, și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări.

Furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană. Acestea includ informații și date legate de costurile și veniturile reale. În cazul în care obiectivele de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, agenția, în calitate de PRB, ia decizii care impun luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de trafic aerian. Aceste măsuri corective pot include, dacă se impune în mod obiectiv, o cerință de delegare de către un furnizor de servicii de trafic aerian a furnizării serviciilor relevante unui alt furnizor de servicii de trafic aerian. În cazul în care obiectivele de performanță continuă să nu fie îndeplinite, planul de performanță continuă să nu fie pus în aplicare în mod corect sau măsurile corective impuse nu sunt deloc aplicate sau nu sunt aplicate corespunzător, agenția, în calitate de PRB, efectuează o investigație și prezintă Comisiei un aviz în conformitate cu articolul 24 alineatul (2). Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

Articolul 14

Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați

(1) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pentru serviciile de trafic aerian în zonele terminale adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, proiecte de planuri de performanță cu privire la toate serviciile de navigație aeriană terminală pe care le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.

Proiectele de planuri de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Ele trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM. Proiectele de planuri de performanță trebuie puse la dispoziția publicului.

(2) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționate la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante furnizate de administratorul de rețea. Înainte de a adopta aceste proiecte de planuri, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi. Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să prezinte de asemenea planurile respective autorității naționale competente responsabile cu certificarea lor, care trebuie să verifice conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală trebuie să cuprindă obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care să fie coerente cu obiectivele corespondente de performanță la nivelul Uniunii în toate domeniile-cheie de performanță și trebuie să îndeplinească condițiile suplimentare prevăzute la al treilea paragraf.

Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește în funcție de următoarele criterii:

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză cu cel al altor furnizori de servicii de trafic aerian care fac parte din același grup-standard.

În plus, proiectul de plan de performanță trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente;

(b) proiectul de plan de performanță trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

(4) Proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală menționate la alineatul (1) sunt prezentate spre evaluare și aprobare autorității naționale de supervizare.

(5) În cazul unui furnizor de servicii de trafic aerian desemnat care furnizează atât servicii de navigație aeriană de rută, cât și servicii de navigație aeriană terminală, proiectul de plan de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care urmează să fie transmis autorității naționale de supervizare trebuie să fie planul în privința căruia agenția, în calitate de PBR, a luat o decizie pozitivă referitoare la repartizarea costurilor, în conformitate cu articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf.

(6) Autoritatea națională de supervizare evaluează obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală și planurile de performanță pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care se aplică alineatul (5), autoritatea națională de supervizare efectuează evaluarea pe baza concluziilor din decizia luată de agenție, în calitate de PRB, în ceea ce privește repartizarea costurilor.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, autoritatea națională de supervizare îl aprobă.

În cazul în care constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii sau că planul de performanță nu îndeplinește condițiile suplimentare prevăzute la alineatul (3), autoritatea națională de supervizare refuză aprobarea.

(7) În cazul în care autoritatea națională de supervizare a refuzat aprobarea unui proiect de plan de performanță în conformitate cu alineatul (6), furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță, inclusiv, dacă este necesar, obiective revizuite.

(8) Autoritatea națională de supervizare evaluează proiectul revizuit de plan de performanță menționat la alineatul (7) pe baza criteriilor și a condițiilor prevăzute la alineatul (3). În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță îndeplinește respectivele criterii și condiții, autoritatea națională de supervizare îl aprobă.

În cazul în care un proiect revizuit de plan de performanță nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, autoritatea națională de supervizare refuză aprobarea acestuia și îi solicită furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat să prezinte un proiect final de plan de performanță.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, autoritatea națională de supervizare stabilește obiective de performanță coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză, ținând seama de constatările făcute în decizia menționată la alineatul (6). Proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță astfel stabilite de autoritatea națională de supervizare, precum și măsurile în vederea atingerii acestor obiective.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) numai pentru că nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță și considerate de autoritatea națională de supervizare coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care autoritatea națională de supervizare le consideră neîndeplinite.

În cazul în care se refuză aprobarea proiectului revizuit de plan de performanță prezentat în conformitate cu alineatul (7) deoarece cuprinde obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și deoarece, în plus, nu îndeplinește condițiile prevăzute la alineatul (3) al treilea paragraf, proiectul final de plan de performanță care urmează să fie prezentat de furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză trebuie să includă obiectivele de performanță stabilite de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu al treilea paragraf și măsurile în vederea atingerii acestor obiective, și trebuie să cuprindă modificările necesare legate de condițiile pe care autoritatea națională de supervizare le consideră neîndeplinite.

(9) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de autoritatea națională de supervizare și le pun la dispoziția publicului.

(10) Autoritatea națională de supervizare în cauză întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană terminală, inclusiv evaluări periodice ale progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru furnizorii de servicii de trafic aerian, și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări.

Furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană. Acestea includ informații și date legate de costurile și veniturile reale.

În cazul în care obiectivele de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supervizare ia decizii care impun luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de trafic aerian. Aceste măsuri corective pot include, dacă se impune în mod obiectiv, o cerință de delegare de către un furnizor de servicii de trafic aerian a furnizării serviciilor relevante unui alt furnizor de servicii de trafic aerian. În

cazul în care obiectivele de performanță continuă să nu fie îndeplinite, planul de performanță continuă să nu fie pus în aplicare în mod corect sau măsurile corective impuse nu sunt deloc aplicate sau nu sunt aplicate corespunzător, autoritatea națională de supervizare solicită agenției, în calitate de PRB, să efectueze o investigație în conformitate cu articolul 24 alineatul (2), iar Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

(11) Statele membre se asigură că deciziile luate de autoritatea națională de supervizare în temeiul prezentului articol sunt supuse controlului judiciar.

(12) În cazul în care agenția, în calitate de PRB, îndeplinește sarcinile unei autorități naționale de supervizare în conformitate cu articolul 3 alineatul (8), proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală trebuie prezentate agenției, în calitate de PRB, împreună cu proiectele de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută. În cazul în care agenția a luat o decizie în ceea ce privește repartizarea costurilor, menționată la articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf, respectiva decizie este obligatorie pentru aceasta în scopul evaluării proiectelor de planuri de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală.

Articolul 15

Rolul agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește monitorizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(1) Agenția, în calitate de PRB, întocmește periodic o prezentare generală, la nivelul Uniunii, a performanței serviciilor de navigație aeriană terminală și a modului în care se raportează la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(2) În scopul pregătirii prezentării generale menționate la alineatul (1), autoritățile naționale de supervizare notifică agenției, în calitate de PRB, rapoartele menționate la articolul 14 alineatul (10) și furnizează orice alte informații pe care agenția, în calitate de PRB, le poate solicita în acest scop.

Articolul 16

Planul de performanță al rețelei

(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, un proiect de plan de performanță al rețelei pentru toate funcțiile de rețea pe care le îndeplinește.

Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. El trebuie să cuprindă obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.

(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat agenției, în calitate de PRB, și Comisiei.

La cererea Comisiei, agenția, în calitate de PRB, transmite Comisiei un aviz cu privire la proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(b) caracterul complet al proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative.

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia poate solicita administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.

Articolul 17

Revizuirea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință

(1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanțelor, și în cazul în care revizuirea obiectivelor este necesară și proporțională, Comisia revizuiește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 11. În urma revizuirii, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să adopte noi proiecte de planuri de performanță, cărora li se aplică articolele 13 și 14. Administratorul de rețea trebuie să elaboreze un nou proiect de plan de performanță al rețelei, căruia i se aplică articolul 16.

(2) Decizia privind obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii menționată la alineatul (1) trebuie să includă dispoziții tranzitorii pentru perioada până când devin aplicabile planurile definitive de performanță adoptate în temeiul articolului 13 alineatul (6) și al articolului 14 alineatul (6).

(3) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot solicita agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană de rută, sau autorității naționale de supervizare în cauză, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, permisiunea de a revizui unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță în cursul unei perioade de referință. O astfel de solicitare poate fi făcută în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați demonstrează că datele, ipotezele și motivele inițiale care stau la baza obiectivelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță.

(4) Agenția, în calitate de PRB, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană de rută, sau autoritatea națională de supervizare în cauză, în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, autorizează furnizorul de servicii de trafic aerian desemnat în cauză să efectueze revizuirea avută în vedere numai dacă este necesară și proporțională și în cazul în care obiectivele revizuite de performanță asigură menținerea coerenței cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul în care revizuirea este autorizată, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să adopte noi proiecte de planuri de performanță, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 13 și 14.

Articolul 18

Punerea în aplicare a sistemului de performanță

Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia adoptă cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 10 alineatul (3) și articolele 11, 12, 13, 14, 15, 16 și 17, îndeosebi în ceea ce privește elaborarea proiectelor de planuri de performanță, stabilirea obiectivelor de performanță, criteriile și condițiile de evaluare a acestora, metodologia de

repartizare a costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, monitorizarea performanței și dispunerea de măsuri corective, precum și calendare pentru toate procedurile. Respectivele cerințe și proceduri sunt prevăzute într-un act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2).

↓ 1070/2009 articolul 1

~~(b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și rentabilității, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;~~

~~(c) stabilirea unor obiective de performanță la nivel comunitar, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;~~

~~(6) Pentru funcționarea detaliată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor, Comisia adoptă norme de punere în aplicare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), până la 4 decembrie 2011 și într-un interval convenabil, compatibil cu respectarea termenelor relevante stabilite de prezentul regulament. Aceste norme de punere în aplicare vizează:~~

~~criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de supervizare a planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, cuprinzând obiectivele de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian și sistemul de stimulente. Planurile de performanță:~~

~~(i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană;~~

~~(ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;~~

~~(iii) includ obiective de performanță obligatorii conforme cu obiectivele de performanță comunitare; (d) evaluarea obiectivelor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian pe baza planului național sau al blocului funcțional de spațiu aerian; și~~

~~(e) monitorizarea planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, incluzând mecanisme de alertă adecvate. (d) criterii care să determine dacă obiectivele naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian sunt conforme cu obiectivele de performanță comunitare pe durata perioadei de referință și pentru a susține mecanismele de alertă;~~

~~(e) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;~~

~~(f) principiile privind aplicarea unui mecanism tranzitoriu necesar pentru adaptarea la funcționarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a cărei durată nu trebuie să depășească 12 luni de la adoptarea normelor de punere în aplicare.~~

~~(b) perioada de referință și intervale pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;~~

~~(a) conținutul și calendarul procedurilor menționate la alineatul (4);~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~(5) Stabilirea sistemului de îmbunătățire a performanțelor ține seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, având în vedere și scopul măsurării performanțelor, dacă este necesar.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL III~~

~~SCHEME DE TARIFARE~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 8

~~Articolul 14~~

~~Generalități~~

~~În conformitate cu cerințele de la articolele 15 și 16, schema de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană contribuie la o mai mare transparență a stabilirii, aplicării și colectării tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian și contribuie la rentabilitatea furnizării de servicii de navigație aeriană și la eficiența operațiunilor de zbor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Schema este conformă, de asemenea, cu articolul 15 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională și cu sistemul de tarifare Eurocontrol pentru tarifele de rută.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 9 (adaptat)

Articolul ~~19~~15

Principii ⌦ aplicabile sistemului de tarifare ⌫

⇩ nou

(1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de trafic aerian care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarife pentru serviciile de navigație aeriană.

(2) Tarifele se bazează pe costurile furnizorilor de servicii de trafic aerian cu serviciile și funcțiile asigurate utilizatorilor spațiului aerian pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 10 alineatul (2). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe.

(3) Tarifele trebuie să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și trebuie să stimuleze furnizarea de servicii integrate, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(4) Veniturile din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian pot ocaziona excedente sau pierderi financiare furnizorilor de servicii de trafic aerian ca urmare a aplicării sistemelor de stimulente menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (h) și a mecanismelor de împărțire a riscurilor menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (i).

(5) Veniturile din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii furnizate în condiții de piață în conformitate cu articolul 8.

(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate, costurile reale și veniturile furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați trebuie raportate autorităților naționale de supervizare și agenției, în calitate de PRB, și trebuie puse la dispoziția publicului.

Articolul 20

Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor

(1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană terminală constau în costurile determinate aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifară de rută și în zona tarifară terminală în cauză, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolele 13 și 14.

(2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare.

(3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri:

(a) costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB;

(b) integral sau parțial, costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în ceea ce privește supravegherea și certificarea lor de către autoritățile naționale de supervizare, cu excepția cazului în care statele membre folosesc alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri;

(c) costurile suportate de furnizorii de servicii de trafic aerian în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, inclusiv cu sarcinile încredințate

administratorului de rețea, cu excepția cazului în care statele membre folosesc alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

(4) Costurile determinate nu includ costurile penalităților impuse de statele membre menționate la articolul 42 și nici costurile măsurilor corective menționate la articolul 13 alineatul (11) și la articolul 14 alineatul (10).

(5) Nu se permit subvențiile încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Costurile care corespund atât serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și serviciilor de navigație aeriană terminală se repartizează în mod proporțional între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală pe baza unei metodologii transparente. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 25 alineatul (3).

(6) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să furnizeze agenției, în calitate de PRB, autorităților naționale de supervizare și Comisiei informații detaliate cu privire la baza de cost pe care o folosesc. În acest scop, costurile se defalchează în conformitate cu separarea evidențelor contabile menționată la articolul 25 alineatul (3), făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile cu taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB, precum și costurile excepționale.

Articolul 21

Stabilirea ratelor unitare

(1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri.

(2) Ratele unitare se stabilesc de către autoritățile naționale de supervizare, după ce agenția, în calitate de PRB, verifică dacă sunt conforme cu articolul 19, articolul 20 și cu prezentul articol. În cazul în care agenția, în calitate de PRB, constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de autoritatea națională de supervizare în cauză. În cazul în care o rată unitară continuă să nu îndeplinească cerințele menționate, agenția, în calitate de PRB, efectuează o investigație și prezintă Comisiei un aviz în conformitate cu articolul 24 alineatul (2), iar Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).

În scopul tarifării și atunci când aglomerația creează probleme semnificative la nivel de rețea, inclusiv scăderea performanței în materie de mediu, Comisia poate defini, printr-un regulament de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), o rată unitară comună pentru serviciile de navigație aeriană de rută în întreg spațiul aerian al Cerului unic european, precum și norme și proceduri detaliate de aplicare a acesteia. Rata unitară comună menționată la primul paragraf se calculează pe baza unei medii ponderate a diferitelor rate unitare ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză. Încasările din rata unitară comună sunt realocate pentru a se asigura neutralitatea veniturilor în cazul furnizorilor de servicii de trafic aerian vizați.

Articolul 22

Stabilirea tarifelor

(1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.

(2) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv. Tariful este alcătuit dintr-una sau mai multe componente variabile, fiecare având la bază factori obiectivi.

(3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului pentru serviciile de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor. Tariful este alcătuit dintr-una sau mai multe componente variabile, fiecare având la bază factori obiectivi.

(4) Poate fi permisă exceptarea anumitor utilizatori ai spațiului aerian de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special a aeronavelor ușoare și a aeronavelor de stat, cu condiția de a acoperi costul unei astfel de exceptări din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.

(5) Tarifele trebuie modulate astfel încât furnizorii de servicii de navigație aeriană, aeroporturile și utilizatorii spațiului aerian să fie încurajați să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu sau al calității serviciilor, cum ar fi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținând, în același timp, un nivel optim de siguranță, în special pentru punerea în aplicare a Planului general european ATM. Modularea trebuie să constea în avantaje sau dezavantaje financiare și să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.

Articolul 23

Punerea în aplicare a sistemului de tarifare

Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarifare, Comisia adoptă cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 19, 20, 21 și 22, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare, sistemele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, precum și modularea tarifelor. Respectivele cerințe și proceduri sunt prevăzute într-un act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 37 alineatul (2).

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 9

~~(a) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare. Costurile stabilite sunt costurile stabilite de~~

statul membru la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, fie la începutul perioadei de referință pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință menționate la articolul 11 din regulamentul-cadru, fie pe parcursul perioadei de referință, în urma adaptărilor corespunzătoare efectuate prin aplicarea mecanismelor de alertă prevăzute la articolul 11 din regulamentul-cadru;

(b) costurile care se iau în considerare în acest context sunt cele estimate în raport cu infrastructura și serviciile furnizate și aplicate în conformitate cu Planul regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană. Acestea pot include și costurile suportate de autoritățile naționale de supervizare și/sau de entitățile calificate, precum și alte costuri suportate de statul membru și furnizorul de servicii în cauză în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană. Costurile respective nu includ costurile penalităților impuse de statele membre în conformitate cu articolul 9 din regulamentul-cadru și nici costurile măsurilor corective impuse de statele membre în conformitate cu articolul 11 din regulamentul-cadru;

(c) în ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian și în calitate de părți la acordurile-cadru respective, statele membre depun eforturi rezonabile pentru a conveni asupra unor principii comune ale politicii tarifare;

(d) costul diferitelor servicii de navigație aeriană se identifică separat, conform articolului 12 alineatul (3);

(e) nu sunt permise subvențiile încrucișate între serviciile de rută și cele de terminal. Costurile care corespund atât serviciilor de terminal, cât și celor de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal pe baza unei metodologii transparente. Subvențiile încrucișate sunt permise numai între diferitele servicii de navigație aeriană din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare;

(f) se asigură transparența bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri. Se adoptă norme de punere în aplicare pentru furnizarea de informații de către furnizorii de servicii care să permită evaluările prognozelor furnizorilor, costurilor reale și încasărilor. Autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii, utilizatorii spațiului aerian, Comisia și Eurocontrol fac un schimb constant de informații.

(3) Atunci când stabilesc tarifele în conformitate cu alineatul (2), statele membre respectă următoarele principii:

(a) tarifele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii. La aplicarea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului;

(b) scutirea anumitor utilizatori, în special a operatorilor de aeronave ușoare și de aeronave de stat, poate fi permisă, cu condiția de a nu se transfera costul acestei scutiri asupra altor utilizatori;

(c) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pe baza costurilor determinate sau se pot stabili în conformitate cu condițiile prevăzute de statele membre pentru stabilirea nivelului maxim al ratei unitare sau al venitului anual pentru fiecare an pe parcursul unei perioade de cel mult cinci ani;

(d) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe;

(e) tarifele reflectă costul serviciilor de navigație aeriană și al infrastructurilor puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronavă în cauză;

(f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. În acest scop și în ceea ce privește planurile de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale ale spațiului aerian, autoritățile naționale de supervizare pot institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și dezavantaje financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.

(4) Comisia adoptă normele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 11

Articolul 15

Reexaminarea gradului de respectare

(1) Comisia monitorizează în permanență respectarea principiilor și măsurilor prevăzute la articolele 14 și 15, hotărând în cooperare cu statele membre. Comisia depune toate eforturile pentru instituirea mecanismelor necesare prin care să se beneficieze de expertiza Eurocontrol și face cunoscute rezultatele acestei monitorizări statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

(2) La cererea unuia sau mai multor state membre care consideră că principiile și măsurile menționate la articolele 14 și 15 nu au fost aplicate corect sau din proprie inițiativă, Comisia întreprinde o investigație cu privire la orice presupusă nerespectare sau neaplicare a principiilor și/sau măsurilor în cauză. Fără a aduce atingere articolului 18 alineatul (1), Comisia face cunoscute rezultatele acestei investigații statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian. În termen de două luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru în cauză și după consultarea Comitetului pentru cerul unic în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul-cadru, Comisia adoptă o decizie privind aplicarea articolelor 14 și 15 din prezentul regulament și stabilește dacă practica respectivă poate continua.

(3) Comisia notifică decizia statelor membre și informează furnizorul de servicii cu privire la aceasta, în măsura în care furnizorul este implicat legal. Orice stat membru poate înainta Consiliului, în termen de o lună, decizia Comisiei. Consiliul, hotărând cu o majoritate calificată, poate adopta o altă decizie în termen de o lună.

⇩ nou

Articolul 24

Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarifare

(1) Comisia evaluează periodic conformarea furnizorilor de servicii de trafic aerian și a statelor membre, după caz, cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. Comisia acționează cu consultarea agenției, în calitate de PRB, și a autorităților naționale de supervizare.

(2) La cererea unuia sau a mai multor state membre, a unei autorități naționale de supervizare sau a Comisiei, agenția, în calitate de PRB, desfășoară o investigație în cazul oricărei presupuse neconformări menționate la alineatul (1). Atunci când are indicii cu privire la o astfel de neconformare, agenția, în calitate de PRB, poate demara o investigație din proprie inițiativă. Ea trebuie să încheie investigația în termen de patru luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru, a autorității naționale de supervizare în cauză și a furnizorului de servicii de trafic aerian desemnat în cauză. Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1), agenția, în calitate de PRB, comunică rezultatele investigației sale statelor membre în cauză, furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză și Comisiei.

(3) Comisia poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea statelor membre și/sau a furnizorilor de servicii de trafic aerian cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23 și notifică respectivul aviz statului membru sau statelor membre și furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză.

🡻 550/2004 (adaptat)

⇨ nou

Articolul 25~~12~~

Transparența situației contabile ⌦ a furnizorilor de servicii de navigație aeriană ⌫

(1) ⇨ Anual, ⇦ ~~Prestatorii~~ ⌦ furnizorii ⌫ de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de ~~forma~~ ⌦ structurile ⌫ lor juridic~~ă~~, întocmesc~~,~~ ~~prezintă spre auditare~~ și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de ~~Comunitate~~ ⌦ Uniune ⌫. În cazul în care, din cauza statutului juridic al ~~prestatorului~~ ⌦ furnizorului ⌫ de servicii ⌦ de navigație aeriană ⌫ , nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, ~~prestatorul~~ ⌦ furnizorul ⌫ ~~depune toate eforturile pentru a~~ ⌦ trebuie să ⌫ asigure~~a~~ un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. ~~(2) În toate cazurile, prestatorii~~ ⌦ Furnizorii ⌫ de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent ⌦ în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat ⌫.

⇩ nou

(2) Autoritățile naționale de supervizare și agenția, în calitate de PRB, au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supervizarea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și altor autorități de supervizare.

🡻 1070/2009 articolul 2 punctul 7

(adaptat)

⇨ nou

(3) ~~În cazul în care furnizează un pachet de servicii,~~ ~~f~~Furnizorii de servicii de navigație aeriană ⇨ trebuie să țină, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană ⇦ ~~identifică și prezintă costurile și veniturile care provin din serviciile de navigație aeriană, defalcate în conformitate cu schema de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană menționată la articolul 14 și, dacă este cazul, au conturi consolidate pentru alte servicii, care nu au legătură cu navigația aeriană~~, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi ~~furnizate~~ ⌦ executate ⌫ de întreprinderi separate ⇨, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței. Un furnizor de servicii de navigație aeriană trebuie, de asemenea, să țină o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia: ⇦

⇩ nou

(a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective;

(b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii de informații comune;

(c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe.

Costurile determinate, costurile reale și veniturile generate de serviciile de navigație aeriană trebuie defalcate în costuri cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile cu taxele și sumele de bani plătite agenției, în calitate de PRB, precum și costurile excepționale și trebuie puse la dispoziția publicului, sub rezerva protejării informațiilor confidențiale.

(4) Datele financiare referitoare la costuri și venituri raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de autoritatea națională de supervizare sau de o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supervizare. Concluziile auditului sunt puse la dispoziția publicului.

↓ 550/2004

(4) Statele membre desemnează autoritățile competente care au drept de acces la conturile prestatorilor de servicii care prestează servicii în spațiul aerian de care răspund.

(5) Statele membre pot aplica dispozițiile tranzitorii din articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie privind aplicarea standardelor contabile internaționale[52] în cazul prestatorilor de servicii de navigație aeriană care fac obiectul acestui regulament.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 5

Articolul 9a

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian până la 4 decembrie 2012, cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența necesare ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului.

(3) Statele membre, în special statele membre care înființează blocuri funcționale de spațiu aerian învecinate, cooperează cât mai mult posibil între ele pentru a garanta respectarea prezentei dispoziții. După caz, cooperarea poate include și țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

(2) În special, blocurile funcționale de spațiu aerian:

(a) sunt susținute printr-un studiu de siguranță;

(b) permit utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian;

(c) asigură coerența cu rețeaua de rute europene înființată în conformitate cu articolul 6 din regulamentul privind spațiul aerian;

(d) se justifică prin valoarea adăugată globală, incluzând utilizarea optimă a resurselor tehnice și umane, pe baza analizei cost-beneficiu;

(e) asigură un transfer ușor și flexibil al responsabilității controlului traficului aerian între unitățile serviciilor de trafic aerian;

(f) asigură compatibilitatea diferitelor configurații ale spațiului aerian, optimizând, printre altele, actualul sistem al regiunilor de informare a zborurilor;

(g) îndeplinesc condițiile care decurg din acordurile regionale încheiate în cadrul OACI;

(h) respectă acordurile regionale existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în special pe cele care privesc țări terțe europene; și

(i) facilitează coerența cu obiectivele de performanță stabilite la nivel comunitar.

[52] JO L 243, 11.9.2002, p. 1.

(3) Un bloc funcțional al spațiului aerian se creează numai de comun acord de către toate statele membre și, după caz, țări terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian.

Înainte de a notifica Comisia privind crearea unui bloc funcțional de spațiu aerian, statul membru sau statele membre în cauză furnizează Comisiei, celorlalte state membre și celorlalte părți interesate informațiile corespunzătoare pentru a le da posibilitatea acestora de a-și prezenta observațiile.

(4) În cazul în care un bloc funcțional de spațiu aerian se referă la un spațiu aerian care se află integral sau parțial sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, acordul prin care se stabilește blocul funcțional de spațiu aerian conține dispozițiile necesare privind modalitățile de modificare a blocului și de retragere a unui stat membru din blocul respectiv, inclusiv aranjamentele tranzitorii.

(5) În cazul în care apar dificultăți între două sau mai multe state membre cu privire la un bloc funcțional transfrontalier de spațiu aerian care privește spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor, statele membre în cauză pot prezenta în comun respectiva problemă Comitetului pentru cerul unic, în vederea obținerii unui aviz. Avizul se adresează statelor membre în cauză. Fără a aduce atingere alineatului (63), statele membre țin seama de acest aviz pentru a găsi o soluție.

(6) După primirea notificărilor de la statele membre referitoare la acordurile și declarațiile menționate la alineatele (3) și (4), Comisia evaluează în cazul fiecărui bloc funcțional de spațiu aerian îndeplinirea cerințelor stabilite la alineatul (2) și prezintă rezultatele spre examinare Comitetului pentru cerul unic. În cazul în care hotărăște că unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian nu îndeplinesc cerințele necesare, Comisia inițiază dialoguri cu statele membre în cauză în vederea obținerii unui consens în ceea ce privește măsurile necesare pentru a rectifica situația.

(7) Fără a aduce atingere alineatului (6), acordurile și declarațiile menționate la alineatele (3) și (4) se notifică Comisiei în vederea publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Această publicare specifică data intrării în vigoare a deciziei pertinente.

(8) Documentele orientative privind crearea și modificarea blocurilor funcționale de spațiu aerian se elaborează până la 4 decembrie 2010 în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul-cadru.

(9) Comisia adoptă, până la 4 decembrie 2011 și în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, normele de punere în aplicare cu privire la informațiile care trebuie furnizate de statul sau statele membre în cauză înainte de crearea și modificarea unui bloc funcțional de spațiu aerian în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol.

Articolul 9b

Coordonatorul sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian

(1) Pentru a facilita crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian, Comisia poate desemna o persoană fizică în calitate de coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian („coordonatorul”). Comisia hotărăște în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru.

(2) Fără a aduce atingere articolului 9a alineatul (5), la cererea tuturor statelor membre în cauză și, după caz, a țărilor terțe care participă în cadrul aceluiași bloc funcțional de spațiu aerian, coordonatorul facilitează depășirea obstacolelor în procesul de negociere în vederea

~~accelerării instituirii blocurilor funcționale de spațiu aerian. Coordonatorul își desfășoară activitatea în baza unui mandat din partea tuturor statelor membre în cauză și, după caz, a țărilor terțe participante la același bloc funcțional de spațiu aerian.~~

~~(3) Coordonatorul acționează în mod imparțial față de statele membre, țările terțe, Comisie și părțile interesate.~~

~~(4) Coordonatorul nu divulgă informațiile obținute în exercitarea mandatului său exceptând cazurile în care a fost autorizat în prealabil de către statul sau statele membre și, după caz, de către țările terțe în cauză.~~

~~(5) Coordonatorul raportează Comisiei, Comitetului pentru cerul unic și Parlamentului European la fiecare trei luni după numirea sa. Raportul include rezumatul negocierilor și rezultatul acestora.~~

~~(6) Mandatul coordonatorului expiră după semnarea ultimului acord de înființare a unui bloc funcțional de spațiu aerian, dar nu mai târziu de 4 decembrie 2012.~~

🡻 1070/2009 articolul 3 punctul 6 (adaptat) ⇨ nou

CAPITOLUL IV

⌦ MANAGEMENTUL REȚELEI ⌫

Articolul 26~~6~~

⌦ Funcțiile de rețea ⌫ ~~Managementul și configurarea rețelelor~~

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian ~~(ATM)~~ ~~permit utilizarea optimă~~ ⇨ asigură utilizarea durabilă și eficientă ⇦ a spațiului aerian ⇨ și a resurselor limitate. ⇦ ~~și~~ ⌦ Totodată, ele ⌫ asigură ~~faptul~~ că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza ~~rutele pe care le preferă~~ ⇨ traiectorii de zbor optime pentru mediu, ⇦ permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste funcții ale rețelei ⇨ , enumerate la alineatele (2) și (3), sprijină atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și se bazează pe cerințe operaționale ⇦ ~~au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare~~.

(2) ~~Pentru a îndeplini obiectivele menționate la alineatul (1) și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre referitoare la rutele naționale și structurile spațiului aerian, Comisia se asigură că sunt exercitate următoarele~~ ~~f~~Funcții~~le~~ ⌦ de rețea menționate la alineatul (1) includ următoarele ⌫ :

(a) configurarea ⇨ și managementul structurilor ⇦ ~~rețelei~~ europene ~~de rute~~ ⇨ de spațiu aerian ⇦ ;

⇨ (b) managementul fluxului de trafic aerian; ⇦

(c~~b~~) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de~~pentru~~ transponder~~ele~~ radar.

⇩ nou

(3) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) includ, de asemenea, următoarele:

(a) optimizarea configurării spațiului aerian pentru rețea și facilitarea delegării furnizării serviciilor de trafic aerian prin cooperarea cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu autoritățile statelor membre;

(b) managementul utilizării capacității de control al traficului aerian în rețea, astfel cum se prevede în planul obligatoriu de administrare a rețelei (*Network Operations Plan* - NOP);

(c) funcția de coordonare și de sprijin în cazul unei crize în rețea;

(d) managementul fluxului de trafic aerian și al capacității;

(e) managementul planificării, monitorizării și coordonării activităților de implementare a instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM, ținând seama de nevoile operaționale și de procedurile operaționale asociate;

(f) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian.

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

(4) Funcțiile menționate la ~~primul paragraf~~alineatele (2) și (3) nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. ~~Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.~~ Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

⇩ nou

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 36 pentru a modifica prezentul regulament în vederea adăugării de noi funcții la cele enumerate la alineatele (2) și (3), atunci când acest lucru este necesar pentru funcționarea și performanța rețelei.

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6 (adaptat)

Articolul 27

⌦ Administratorul de rețea ⌫

⇩ nou

(1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 26, Comisia, sprijinită de agenție, după caz, se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prevăzute la articolul 26, prin îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (4).

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6 (adaptat) ⇨ nou

(2) ~~După consultarea Comitetului pentru cerul unic și în conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4),~~ Comisia poate ⌦ numi ⌫ ~~să încredințeze Eurocontrol sau~~ un~~ui~~ ~~alt~~ organism imparțial și competent ⇨ care să îndeplinească ⇦ sarcinile ~~necesare pentru executarea funcțiilor menționate la primul paragraf~~ ⇨ administratorului de rețea ⇦. În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3). Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea.

(3) ⇨ Sarcinile administratorului de rețea ⇦ ~~Aceste sarcini~~ se execută în mod ⇨ independent, ⇦ imparțial și ~~rentabil~~ ⇨ eficient ⇦ ~~, în numele statelor membre și al părților interesate~~. Acestea sunt supuse unei guvernări adecvate, care ~~recunoaște~~ ⌦ trebuie să

recunoască ⌫ responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare ⇨ în cazul în care organismul competent desemnat drept administrator de rețea îndeplinește și sarcini de reglementare. ⇦ ⇨ La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea trebuie să ia ⇦ ~~luând~~ în considerare necesitățile întregii rețele ATM și ~~cu implicarea deplină a~~ ⇨ să implice deplin ⇦ utilizatorii~~lor~~ spațiului aerian, ~~și a~~ furnizorii~~lor~~ de servicii de navigație aeriană, ⇨ , operatorii de aerodromuri și forțele militare. ⇦

⇩ nou

(4) Administratorul de rețea trebuie să contribuie la executarea funcțiilor de rețea prin măsuri de sprijin care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente ale rețelei în condiții normale și de criză, precum și prin măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemului de performanță. Măsurile luate de administratorul de rețea trebuie să țină seama de necesitatea integrării depline a aeroporturilor în rețea.

(5) Administratorul de rețea trebuie să coopereze îndeaproape cu agenția, în calitate de PRB, pentru a se asigura că obiectivele de performanță menționate la articolul 10 se reflectă în mod corespunzător în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de navigație aeriană și convenită de administratorul de rețea și de respectivii furnizori de servicii de navigație aeriană în planul de administrare a rețelei.

(6) Administratorul de rețea trebuie:

(a) să decidă cu privire la măsurile individuale de punere în aplicare a funcțiilor de rețea și să sprijine punerea efectivă în aplicare a planului obligatoriu de administrare a rețelei și realizarea obiectivelor de performanță obligatorii;

(b) să consilieze Comisia și să furnizeze informații relevante agenției, în calitate de PRB, în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.

(7) Administratorul de rețea ia deciziile printr-un proces decizional în cooperare. Părțile la procesul decizional în cooperare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei. Procesul decizional în cooperare trebuie să promoveze interesul rețelei.

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

~~(3) După o consultare adecvată a părților interesate din sectorul aerian, Comisia poate adăuga funcții la lista funcțiilor de la alineatul (2). Măsurile respective, destinate să modifice elemente necesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul-cadru.~~

⇩ nou

(8) Prin actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia stabilește norme detaliate pentru executarea funcțiilor de rețea, sarcinile administratorului de rețea, mecanismele de guvernanță, inclusiv procesele decizionale, și managementul crizelor.

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

~~(4) Normele detaliate de punere în aplicare a măsurilor menționate la acest articol, cu excepția celor menționate la alineatele (6)-(9), se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru. Aceste norme de punere în aplicare se referă în special la:~~

~~(a) coordonarea și armonizarea proceselor și procedurilor de ameliorare a eficienței managementului frecvențelor aeronautice, incluzând elaborarea de principii și criterii;~~

~~(b) funcția centrală de coordonare a identificării timpurii și soluționarea necesităților de frecvențe în benzile alocate traficului aerian general european pentru a sprijini conceperea și operarea rețelei aviatice europene;~~

~~(c) funcții de rețea adiționale astfel cum sunt definite în planul general pentru ATM;~~

~~(d) modalități de luare a deciziilor în colaborare între statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcția de management al rețelei pentru sarcinile menționate la alineatul (2);~~

~~(e) un sistem de consultare a părților interesate respective, în cadrul procesului decizional, atât la nivel național, cât și european; și~~

~~(f) în cadrul spectrului radio alocat traficului aerian general de Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor, o împărțire a sarcinilor și responsabilităților între funcția de management al rețelei și managerii naționali de frecvențe, asigurându-se că funcțiile de management al frecvențelor la nivel național continuă să asigure acele alocări de frecvențe care nu au nici un impact asupra rețelei. În situațiile care au un impact asupra rețelei, managerii naționali de frecvențe cooperează cu persoanele responsabile de funcția de management al rețelei pentru a optimiza utilizarea frecvențelor.~~

⇩ nou

(9) Abordarea altor aspecte ale configurării structurilor de spațiu aerian decât cele menționate la articolul 26 alineatele (2) și (3) revine statelor membre. În acest sens, statele membre trebuie să țină seama de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele trebuie să consulte utilizatorii spațiului aerian în cauză sau grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.

🡻 1070/2009 articolul 3 punctul 6

~~(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului, planurile de performanță funcțională sau națională a blocurilor funcționale de spațiu aerian și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.~~

~~(6) Statele membre încredințează Eurocontrol sau unui alt organism imparțial și competent managementul fluxului de trafic aerian, în baza unor mecanisme de control adecvate.~~

~~(7) Normele de punere în aplicare pentru managementul fluxului de trafic aerian, incluzând mecanismele de control adecvate, se stabilesc în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul-cadru și se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, în vederea optimizării capacității disponibile în utilizarea spațiului aerian și intensificării proceselor de management al fluxului de trafic aerian. Aceste norme se bazează pe transparență și eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și la timp a capacității, în conformitate cu recomandările planului regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană.~~

~~(8) Normele de punere în aplicare pentru managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aeroporturi și ale utilizatorilor spațiului aerian și se referă la următoarele domenii:~~

~~(a) planificarea zborurilor;~~

~~(b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate etapele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare; și~~

~~(c) utilizarea itinerariilor de către traficul aerian general, inclusiv~~

~~– crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic;~~

~~– opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate; și~~

~~– normele prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și criză.~~

~~(9) La elaborarea și adoptarea normelor de punere în aplicare, Comisia ia în considerare, după caz și fără a aduce atingere siguranței, coerența între planurile de zbor și sloturile aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente.~~

⇩ nou

Articolul 28

Transparența situației contabile a administratorului de rețea

(1) Administratorul de rețea își întocmește, prezintă și își publică situația contabilă. Aceasta trebuie să fie conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.

(2) Administratorul de rețea trebuie să publice un raport anual și să fie supus periodic unui audit independent.

🡻 550/2004

~~*Articolul 10*~~

~~Relațiile dintre prestatorii de servicii~~

~~(1) Prestatorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor prestatori de servicii care sunt certificați în Comunitate.~~

~~(2) Prestatorii de servicii de navigație aeriană își oficializează relațiile de lucru prin intermediul acordurilor scrise sau al unor aranjamente juridice echivalente, stabilind îndatoririle și funcțiile specifice asumate de fiecare prestator și permițând schimbul de date operaționale între toți prestatorii în ceea ce privește traficul aerian general. Aceste aranjamente se notifică autorității sau autorităților naționale de supraveghere în cauză.~~

~~(3) În cazurile care implică prestarea de servicii de trafic aerian este necesară aprobarea statelor membre respective. În cazurile care implică prestarea de servicii meteorologice este necesară aprobarea statelor membre respective dacă acestea au desemnat în exclusivitate un prestator în conformitate cu articolul 9 alineatul (1).~~

⇩ nou

Articolul 29

Relațiile cu părțile interesate

Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să stabilească mecanisme de consultare pentru a consulta grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și operatorii de aerodrom cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile strategice cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană și/sau a tarifelor aferente. Utilizatorii spațiului aerian trebuie de asemenea implicați în procesul de aprobare a planurilor de investiții strategice. Comisia adoptă măsuri care descriu în detaliu modalitățile de consultare și de implicare a utilizatorilor

spațiului aerian în aprobarea planurilor de investiții. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 6 (adaptat) ⇨ nou

Articolul 30~~11~~

Relațiile cu autoritățile militare

În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre ~~iau măsurile necesare pentru a~~ asigură~~a~~ încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice ale spațiului aerian ⇨ și înștiințează Comisia în acest sens ⇦.

↓ 550/2004

~~Articolul 13~~

~~**Accesarea și protecția datelor**~~

~~(1) În ceea ce privește traficul aerian general, toți prestatorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile fac schimb de date operaționale pertinente, în timp real, pentru a răspunde necesităților operaționale ale acestora. Datele se utilizează numai în scopuri operaționale.~~

~~(2) Accesul la datele operaționale pertinente se acordă autorităților competente, prestatorilor autorizați de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor, fără discriminare.(3) Prestatorii certificați de servicii, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile stabilesc condiții standard de acces la datele lor operaționale, altele decât cele menționate la alineatul (1). Autoritățile naționale de supraveghere aprobă aceste condiții standard. Normele legate de aceste condiții se stabilesc, dacă este cazul, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru.~~

⇩ nou

Articolul 31

Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

(1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante trebuie puse la dispoziție în timp real, în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor politicii de securitate sau de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate trebuie să fie în beneficiul furnizorilor de

servicii de trafic aerian certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit de a lua în considerare furnizarea de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.

(2) Prețurile pentru serviciul menționat la alineatul (1) trebuie să se bazeze pe costurile marginale de punere la dispoziție a datelor.

(3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) se acordă autorităților responsabile cu supravegherea siguranței, supravegherea performanței și supravegherea rețelei, inclusiv agenției.

(4) Comisia poate stabili cerințele detaliate pentru punerea la dispoziție și pentru accesul la date în conformitate cu alineatele (1) și (3), precum și metodologia de stabilire a prețurilor menționată la alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

↓ 551/2004 (adaptat)

CAPITOLUL ~~II~~ V

~~ARHITECTURA~~ SPAȚIUL~~UI~~ AERIAN ⌦ , INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ ⌫

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 2

~~*Articolul 3*~~

~~**Regiunea europeană superioară de informare a zborurilor (EUIR)**~~

~~(1) Comunitatea și statele sale membre depun toate eforturile pentru stabilirea și recunoașterea de către OACI a unei singure EUIR. În acest sens, pentru aspecte care țin de competența Comunității, Comisia prezintă o recomandare Consiliului, în conformitate cu articolul 300 din tratat, până la 4 decembrie 2011.~~

~~(2) EUIR este concepută astfel încât să cuprindă spațiul aerian aflat în responsabilitatea statelor membre, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3), și poate include, de asemenea, spațiu aerian al țărilor terțe europene.~~

~~(3) Crearea EUIR nu aduce atingere responsabilității statelor membre privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian pentru spațiul aerian de care sunt responsabile, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din regulamentul privind furnizarea de servicii.~~

~~(4) Statele membre își mențin responsabilitățile față de OACI în limitele geografice ale regiunilor superioare de informare a zborurilor și ale regiunilor de informare a zborurilor care le-au fost încredințate de către OACI la data intrării în vigoare a prezentului regulament.~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 3 (adaptat) ⇨ nou

Articolul 32~~3a~~

Informații aeronautice în formă electronică

Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, ⇨ administratorul de rețea ⇦ ~~Comisia~~, în cooperare cu ~~Eurocontrol~~ ⇨ Comisia ⇦ , ⌦ instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori ⌫ ~~asigură~~ disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ~~armonizată și~~ ⌦ ușor accesibilă, ⌫ care ~~respectă~~ ⌦ răspunde ⌫ cerințelor~~e~~ tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. ⇨ Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139. ⇦

~~(2) În sensul alineatului (1), Comisia:~~

~~(a) asigură dezvoltarea unei infrastructuri comunitare de informare aeronautică sub forma unui portal electronic de informații integrate cu acces public fără restricții părților interesate. Infrastructura respectivă permite accesarea și furnizarea unor date necesare, cum ar fi, dar fără a se limita la, informare aeronautică, informații privind biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian (ARO), informații meteorologice și informații privind managementul fluxului de trafic aerian;~~

~~(b) sprijină modernizarea și armonizarea furnizării de informații aeronautice în sensul cel mai larg, în strânsă cooperare cu Eurocontrol și OACI.(3) Comisia adoptă normele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru.~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 4

~~*Articolul 4*~~

~~**Reguli ale aerului și clasificarea spațiului aerian**~~

~~În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, Comisia adoptă normele de punere în aplicare în scopul:~~

~~(a) de a adopta dispozițiile pertinente privind regulile aerului, pe baza standardelor OACI și a practicilor recomandate;~~

~~(b) de a armoniza aplicarea clasificării spațiului aerian ale OACI, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul cerului unic european.~~

↓ 551/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL III~~

~~UTILIZAREA FLEXIBILĂ A SPAȚIULUI AERIAN ÎN CERUL UNIC EUROPEAN~~

↓ 551/2004 (adaptat)

⇨ nou

Articolul 33~~7~~

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian

(1) Având în vedere organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea ~~unitară~~ în cadrul Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de ~~ICAO~~ ⌦ OACI ⌫ și dezvoltat de Eurocontrol, pentru a facilita ~~gestionarea~~ ⌦ managementul ⌫ spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune ~~a~~ ⌦ în domeniul ⌫ transporturilor ⇨ și în concordanță cu Planul general european ATM ⇦.

(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune ~~a~~ ⌦ în domeniul ⌫ transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

(3) În cazul în care, în special ca urmare a rapoartelor prezentate de statele membre, devine o necesitate consolidarea și armonizarea aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului ⌦ unic ⌫ european ~~unic~~, ⌦ Comisia adoptă măsuri ⌫ ~~normele de aplicare~~ în contextul politicii comune ~~a~~ ⌦ în domeniul ⌫ transporturilor. ⌦ Respectivele acte de punere în aplicare ⌫ se adoptă în conformitate cu procedura ⌦ de examinare ⌫ ~~prevăzută în~~ ⌦ menționată la ⌫ articolul ~~8~~ 37 alineatul (3)~~din regulamentul cadru~~.

⇩ nou

Articolul 34

Coordonarea SESAR

Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de punere în aplicare a SESAR, după caz, trebuie să coopereze pentru a asigura o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util.

Trebuie implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 10

~~*Articolul 15 a*~~

~~**Proiecte comune**~~

~~(1) Pentru a pune în aplicare cu succes Planul general pentru ATM, se poate apela la proiecte comune. Astfel de proiecte contribuie la realizarea obiectivelor prezentului regulament referitoare la îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domenii de o importanță determinantă, precum capacitatea, eficiența operațiunilor de zbor, rentabilitatea și, de asemenea, durabilitatea din punct de vedere ecologic în cadrul obiectivelor prioritare referitoare la siguranță.~~

~~(2) Comisia poate elabora, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, documente orientative privind modalitățile în care astfel de proiecte pot contribui la aplicarea Planului general pentru ATM. Aceste documente orientative nu afectează mecanismele de punere în practică a acestui tip de proiecte privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective.~~

~~(3) De asemenea, Comisia poate decide, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, să elaboreze proiecte comune pentru funcțiile legate de rețele, care prezintă o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană din Europa. Astfel de proiecte comune pot fi considerate eligibile în vederea acordării de finanțare din partea Comunității în temeiul cadrului financiar multianual. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză independentă a raportului dintre costuri și profituri și poartă consultări corespunzătoare cu toți factorii implicați competenți, în conformitate cu articolul 10 din regulamentul-cadru, examinând toate modalitățile adecvate de finanțare a realizării proiectelor. Costurile eligibile ale realizării de proiecte comune se recuperează în conformitate cu principiile transparenței și nediscriminării.~~

⇩ nou

Articolul 35

Proiecte comune

(1) Comisia poate stabili proiecte comune pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM care au impact asupra întregii rețele.

(2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernanță pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare.

(3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă

consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul 10, examinând toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.

(4) Comisia stabilește proiectele comune și mecanismele de guvernanță menționate la alineatele (1) și (2) prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

↓ 551/2004

~~*Articolul 8*~~

~~**Suspendarea temporară**~~

~~(1) În cazurile în care aplicarea articolului 7 dă naștere unor dificultăți operaționale semnificative, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.~~

~~(2) În urma introducerii unei suspendări temporare, normele adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (3) pot fi adaptate spațiului aerian de care răspunde statul membru (de care răspund statele membre) în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 8 din regulamentul-cadru.~~

CAPITOLUL ~~IV~~ VI

DISPOZIȚII FINALE

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 11

~~*Articolul 17*~~

~~Revizuirea anexelor~~

~~Măsurile, destinate să modifice elemente neesențiale ale anexelor pentru a lua în considerare progresul tehnic sau operațional, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul-cadru.~~

~~Din motive imperative de urgență, Comisia poate utiliza procedura de urgență menționată la articolul 5 alineatul (5) din regulamentul-cadru.~~

⇩ nou

Articolul 36

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Delegarea de competențe menționată la articolele 6 și 26 se conferă Comisiei pe o perioadă de șapte ani de la [data publicării prezentului regulament]. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 6 și 26 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 6 și 26 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

🡻 549/2004 (adaptat)
⇨ nou

Articolul 37 ~~5~~

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru Ce~~e~~rul unic, denumit în continuare „comitetul”, alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de ~~un reprezentant al~~ Comisie~~i~~. Comitetul asigură că se ~~va~~ ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori. ⇨ Comitetul reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇦

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul ~~ele~~ ~~3 și 7~~ ⇨ 4 ⇦ din ~~Decizia 1999/468/CE~~ ⇨ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ⇦ ~~cu respectarea dispozițiilor articolului 8~~.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul ~~ele~~ 5 ~~și 7~~ din ~~Decizia 1999/468/CE~~ ⇨ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ⇦ ~~, cu respectarea dispozițiilor articolului 8~~.

~~Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 4

~~(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

~~(5) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat)

Articolul 38~~10~~

⌦ Consultarea părților interesate ⌫

⇩ nou

(1) Statele membre, autoritățile naționale de supervizare, agenția, indiferent dacă acționează sau nu în calitate de PRB, și administratorul de rețea trebuie să instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în procesul de punere în aplicare a prezentului regulament.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat) ⇨ nou

(2) Comisia instituie un ⌦ astfel de ⌫ mecanism ~~consultativ~~ la nivelul ~~comunitar~~ ⌦ Uniunii ⌫ ⇨ pentru a derula consultări pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, atunci când este cazul ⇦. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE ⌦ a Comisiei ⌫ este asociat la consultări. ~~(3) Consultarea părților interesate vizează, în special, dezvoltarea și introducerea de noi concepte și tehnologii în EATMN.~~ ⇨ În scopul aplicării alineatului (3) litera (e), atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, Comisia consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și alți experți militari competenți desemnați de statele membre. ⇦

(3) Părțile interesate pot include:

(a) furnizorii de servicii de navigație aeriană ⇨ sau grupurile relevante care îi reprezintă ⇦ ;

⇩ nou

(b) administratorul de rețea;

🡻 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat)

⇨ nou

(c) operatorii de aeroporturi ⇨ sau grupurile relevante care îi reprezintă ⇦ ;

(d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante ~~de reprezentare a~~ ⌦ care îi reprezintă; ⌫ ~~utilizatorilor spațiului aerian~~

(e) ~~autoritățile~~ ⌦ forțele ⌫ militare;

(f) industria producătoare; ~~și~~

(g) organismele profesionale de reprezentare a personalului~~.~~;

⇩ nou

(h) organizațiile neguvernamentale relevante.

🡻 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat)

~~*Articolul 6*~~

~~Organismul consultativ sectorial~~

~~Fără a aduce atingere rolului comitetului și al Eurocontrol, Comisia înființează un "organism consultativ sectorial" de care să aparțină furnizorii de servicii de navigație aeriană, asociațiile de utilizatori ai spațiului aerian, operatorii de aeroporturi, industria producătoare și organismele profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui organism este numai de a consilia Comisia cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european.~~

Articolul 39~~7~~

Relațiile cu țările terțe~~europene~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat) ⇨ nou

~~Comunitatea~~ ⌦ Uniunea ⌫ și ~~membrii săi~~ ⌦ statele sale membre ⌫ urmăresc și susțin extinderea Ceerului unic european ~~către~~ ⌦ la ⌫ țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, acesteaștia depun toate eforturile, ~~fie~~ în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, ~~fie în cadrul acordurilor privind blocurile funcționale de spațiu aerian~~ , pentru a extinde ~~domeniul de aplicare a prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3,~~ ⌦ Cerul unic european, ⌫ astfel încât să includă țările respective. ⇨ În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și Eurocontrol care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel „dimensiunea paneuropeană” a ATM. ⇦

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~Articolul 8~~

~~Norme de punere în aplicare~~

~~(1) În scopul elaborării normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate pentru Eurocontrol sau, după caz, pentru un alt organ, stabilind sarcinile care trebuie îndeplinite și calendarul executării acestora și luând în considerare termenele-limită aplicabile prevăzute de prezentul regulament. Comisia ia măsuri în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2).~~

~~(2) Atunci când intenționează să emită un mandat în conformitate cu alineatul (1), Comisia depune toate eforturile pentru a utiliza la un nivel optim măsurile în vigoare privind implicarea și consultarea tuturor părților interesate în cazul în care aceste măsuri corespund practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu contravin obligațiilor sale instituționale.~~

⇩ nou

Articolul 40

Sprijinul acordat de alte organisme

Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~Articolul 4~~

~~Cerințe legate de siguranță~~

~~Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare stabilită la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, adoptă normele de punere în aplicare care includ dispozițiile pertinente referitoare la cerințele Eurocontrol de reglementare a siguranței (ESARRs) și modificările ulterioare ale acestor cerințe, care fac parte din domeniul de aplicare al prezentului regulament, însoțite, dacă este necesar, de adaptările adecvate.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL IV~~

~~DISPOZIȚII FINALE~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 11 (adaptat)

⇨ nou

Articolul 41~~18~~

Confidențialitate

(1) Nici autoritățile naționale de supervizare, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia ⇨ , nici agenția, indiferent dacă acționează sau nu în calitate de PRB, și nici administratorul de rețea ⇦ nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor.

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supervizare, ~~sau~~ al Comisiei ⇨ sau al agenției, în calitate de PRB, ⇦ de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea ~~îndatoririlor~~ ⌦ sarcinilor ⌫ acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor ~~este~~ ⌦ trebuie să fie ⌫ proporțională și ~~are~~ ⌦ să aibă ⌫ în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor ~~și~~sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea ~~secretelor lor de afaceri~~ ⌦ informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial ⌫.

(3) Informațiile și datele furnizate în conformitate cu sistemul de tarifare ⇨ prevăzut la articolele 19-24, îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate, costurile reale și veniturile furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați ⇦ ~~menționat la articolul 14~~ sunt făcute publice.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5 (adaptat) ⇨ nou

Articolul 42~~9~~

~~Sancțiuni~~ ⌦ Penalități ⌫

~~Sancțiunile pe care~~ Sstatele membre ~~le~~ stabilesc ⌦ norme cu privire la penalitățile aplicabile ⌫ ~~pentru~~ încălcărileor prezentului regulament și ale ~~măsurilor menționate la articolul 3~~ ⇨ actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia ⇦ , săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian ⇨ , de operatorii de aeroporturi ⇦ și de furnizorii de servicii ⌦ de navigație aeriană ⌫ , ⇨ și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare. Penalitățile prevăzute ⇦ ~~sunt eficiente~~ ⌦ trebuie să fie efective ⌫ , proporționale și cu ~~caracter~~ ⌦ efect ⌫ de descurajare.

↓ 549/2004

~~Articolul 12~~

~~**Supraveghere, monitorizare și metode de evaluare a impactului**~~

~~(1) Supravegherea, monitorizarea și metodele de evaluare a impactului au la bază prezentarea de către statele membre a rapoartelor anuale referitoare la punerea în aplicare a acțiunilor adoptate în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile menționate la articolul 3.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 6 litera (a)

~~(2) Comisia revizuiește periodic aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 și raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 4 iunie 2011 și, ulterior, la finalul fiecărei perioade de referință menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (d). Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita din partea statelor membre informații suplimentare față de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate de acestea în temeiul alineatului (1) din prezentul articol.~~

↓ 549/2004

~~(3) Pentru întocmirea rapoartelor menționate la alineatul (2), Comisia solicită avizul comitetului.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 6 litera (b)

~~(4) Rapoartele conțin evaluarea rezultatelor obținute prin acțiunile întreprinse în temeiul prezentului regulament, inclusiv informații adecvate referitoare la evoluțiile din acest sector, în special cu privire la aspectele economice, sociale, de mediu, legate de ocuparea forței de muncă și tehnologice, precum și cu privire la calitatea serviciului, din perspectiva obiectivelor inițiale și a cerințelor viitoare.~~

⇩ nou

Articolul 43

Evaluare

(1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza aplicarea prezentului regulament până în 2030. Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Comisia își prezintă constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării se fac publice.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 12 (adaptat)

~~*Articolul 18a*~~

~~**Reexaminarea**~~

~~Până la 4 decembrie 2012 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un studiu de evaluare a impactului juridic, asupra siguranței, industrial, economic și social al aplicării principiilor de piață la furnizarea serviciilor de comunicații, navigație, supraveghere și informare aeronautică, comparativ cu principiile organizaționale existente sau alternative și ținând seama de evoluția blocurilor funcționale de spațiu aerian și a tehnologiei disponibile.~~

↓ 551/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL IV~~

~~DISPOZIȚII FINALE~~

~~*Articolul 10*~~

~~**Analiză**~~

~~În contextul analizei periodice prevăzute în articolul 12 alineatul (2) din regulamentul-cadru, Comisia finalizează un studiu de prospectare privind condițiile pentru aplicarea viitoare la spațiul aerian inferior a conceptelor menționate la articolele 3, 5 și 6.~~

~~Pe baza concluziilor acestui studiu și în lumina progresului înregistrat, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2006 însoțit, dacă este cazul, de o propunere de extindere a aplicării acestor concepte la spațiul aerian inferior sau de stabilire a oricăror alte măsuri. În caz că se preconizează o astfel de extindere, deciziile relevante ar trebui luate, de preferință, înainte de 31 decembrie 2009.~~

↓ 549/2004 (adaptat)

Articolul 44~~13~~

Măsuri de salvgardare

Prezentul regulament nu împiedică aplicarea ⌦ de ⌫ măsuri~~lor~~ de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvgardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. ~~Aceste~~ ⌦ Astfel de ⌫ măsuri sunt în special cele imperative:

(e) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile ⌦ regionale de navigație aeriană ale ⌫ OACI ~~privind navigația aeriană regională~~, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvgardării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a ~~asigura cerințele privind~~ ⌦ răspunde necesităților în materie de ⌫ securitate~~a~~ și de apărare~~a~~;

(f) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;

(g) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;

(h) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;

(i) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 7

~~*Articolul 13 a*~~

~~Agenția Europeană de Siguranță a Aviației~~

~~La punerea în aplicare a prezentului regulament și a Regulamentelor (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004, (CE) nr. 552/2004 și a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației[53], statele membre și Comisia, în conformitate cu rolurile lor respective, astfel cum sunt prevăzute în prezentul~~

[53] ~~JO L 79, 19.3.2008, p. 1.~~

~~regulament, își coordonează acțiunile, după caz, cu cele ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru a asigura abordarea corespunzătoare a tuturor aspectelor referitoare la siguranță.~~

↓

Articolul 45

Abrogare

Se abrogă Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004 și nr. 551/2004.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III.

↓ 550/2004 (adaptat)

Articolul ~~*46*~~*19*

Intrarea în vigoare ⌦ și aplicarea ⌫

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

~~(2) Cu toate acestea, articolele 7 și 8 intră în vigoare la un an de la publicarea cerințelor comune menționate la articolul 6, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.*~~

⇩ nou

(2) Articolul 3 alineatul (3) se aplică de la *[OP: introduceți data: 48 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]*.

Articolele 10-24 se aplică de la 1 iulie 2023. Cu toate acestea, articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare corespunzătoare celei de a treia perioade de referință.

Articolul 26 alineatul (3) și articolul 32 se aplică administratorului de rețea începând cu ziua în care devine aplicabilă decizia de numire, adoptată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) după intrarea în vigoare a prezentului regulament care cuprinde dispozițiile menționate.

↓ 550/2004

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*