

7.3.2014

A7-0095/ 001-143

POPRAWKI 001-143

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

Marian-Jean Marinescu

A7-0095/2014

Wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Wniosek dotyczący rozporządzenia (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne i regularne działanie służb transportu lotniczego, tym samym ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.

skreślony

Uzasadnienie

Treść tego motywu powtarza się w motywie 5. Należy zachować motyw 5, którego treść jest bardziej wyczerpująca.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Należy wyeliminować rozdrobnienie przestrzeni powietrznej poprzez jak najszybsze wdrożenie niniejszego rozporządzenia, aby uniknąć sytuacji, w której spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego wywołuje lub zwiększa przeciążenie europejskiej przestrzeni powietrznej, co związane jest z ponoszeniem kosztów na planie gospodarczym, środowiskowym i w zakresie bezpieczeństwa.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinno sprzyjać wzrostowi, zatrudnieniu i konkurencyjności w Europie, zwłaszcza poprzez zwiększanie zapotrzebowania na wysoko kwalifikowanych pracowników.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania służb ATM i ANS w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym ***państwa członkowskie powinny rozważyć***

(6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania służb ATM i ANS w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym, ***oprócz wprowadzenia*** zasad „just culture”, ***do systemu skuteczności działania***

wprowadzenie zasad „just culture”.

jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej należy dołączyć odpowiednie wskaźniki skuteczności działania.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁸. Zgodnie z tym sformułowaniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, o ile i w zakresie, w jakim wszystkie zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.

¹⁸ Zob. Dziennik Urzędowy s. 9.

Poprawka

(7) Państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁸. Zgodnie z tym sformułowaniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, o ile i w zakresie, w jakim wszystkie zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, **aby ułatwić elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej.**

¹⁸ Zob. Dziennik Urzędowy s. 9.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie krajowym **organom nadzorującym** należy zapewnić **wystarczającą niezależność i** zasoby. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym organom wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych.

Poprawka

(10) W celu zapewnienia stałego, właściwego i **niezależnego** nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie krajowym **władzom lotniczym** należy zapewnić **niezbędne zasoby finansowe i kadrowe**. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym organom wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Krajowe **organy nadzorujące** odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej **i** w związku z tym Komisja **powinna** ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.

Poprawka

(11) Krajowe **władze lotnicze** odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W związku z tym Komisja **i Europejska Agencja ds. Lotnictwa (EAA) powinny** ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia **poprzez zapewnienie platformy służącej takiej wymianie**. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Należy **usprawnić proces informowania** partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu unijnym należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE¹⁹.

Poprawka

(12) **W celu realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej** należy **informować** partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu unijnym należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE¹⁹.

¹⁹ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

¹⁹ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb meteorologicznych i służb informacji lotniczej, **powinno** zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz **zachowaniem** wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Poprawka

(13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb meteorologicznych, **projektowania przestrzeni powietrznej** i służb informacji lotniczej, **a także usług formatowania i dostarczania danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego**, może zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz **przy zapewnieniu** wysokiego poziomu bezpieczeństwa **i zmniejszaniu wpływu na klimat**.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM zatwierdzonego decyzją Rady 2009/320/WE²⁰, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach **sieci transeuropejskiej** lub finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych

Poprawka

(15) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM zatwierdzonego decyzją Rady 2009/320/WE²⁰, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach **instrumentu „Łącząc Europę”, programu „Horyzont 2020”** lub finansowanie przez Europejski Bank

projektów, w szczególności, aby przyspieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny móc decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

²⁰ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych projektów, w szczególności, aby przyspieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny móc decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. *W stosowanych przypadkach celem wspólnych projektów powinno być ustanowienie zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.*

²⁰ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Jeżeli nie zostaną ustanowione konkretne mechanizmy, projekty inwestycyjne dotyczące elementów pokładowych i naziemnych związane z centralnym planem ATM mogą być realizowane w sposób nieskoordynowany, co mogłoby opóźnić skuteczne wdrożenie technologii SESAR.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Koncepcja podmiotu pełniącego funkcję menedżera sieci ma zasadnicze znaczenie dla poprawy skuteczności działania systemu zarządzania ruchem lotniczym na poziomie sieci, dzięki scentralizowaniu zapewniania określonych służb, które można najskuteczniej realizować na poziomie sieci. Aby ułatwić skuteczne postępowanie w obliczu lotniczej sytuacji kryzysowej, koordynację ***działań podejmowanych w reakcji na taką sytuację kryzysową*** powinien zapewniać menedżer sieci.

Poprawka

(16) Koncepcja podmiotu pełniącego funkcję menedżera sieci ma zasadnicze znaczenie dla poprawy skuteczności działania systemu zarządzania ruchem lotniczym na poziomie sieci, dzięki scentralizowaniu zapewniania określonych służb, które można najskuteczniej realizować na poziomie sieci. Aby ułatwić skuteczne postępowanie w obliczu lotniczej sytuacji kryzysowej, koordynację ***koniecznych do zastosowania środków w celu zapobiegania takiej sytuacji i reagowania na nią*** powinien zapewniać menedżer sieci. ***W tym kontekście Komisja powinna być odpowiedzialna za zapewnienie braku konfliktu interesów między zapewnianiem służb scentralizowanych a zadaniami organu weryfikującego skuteczność działania.***

Uzasadnienie

Organ UE pełniący funkcję organu ds. regulacji ekonomicznej sektora ATM, działający pod kontrolą Komisji, zapewniłby większą niezależność i elastyczność.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Komisja jest przekonana, że bezpiecznie i efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej można wyłącznie osiągnąć dzięki ścisłej współpracy między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, głównie w oparciu o koncepcję elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej, ustanowioną przez ICAO, a także podkreśla znaczenie intensyfikacji współpracy cywilno-wojskowej między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej.

Poprawka

(17) Komisja jest przekonana, że bezpiecznie i efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej można wyłącznie osiągnąć dzięki ścisłej współpracy między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, głównie w oparciu o koncepcję elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej, ustanowioną przez ICAO, a także podkreśla znaczenie intensyfikacji współpracy cywilno-wojskowej między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej ***w celu ułatwienia***

elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Dokładność informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej oraz szczególnych warunków ruchu lotniczego oraz odpowiednio wczesne przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym *ma* bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma zasadnicze znaczenie dla wszystkich stron pragnących wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej przy składaniu lub ponownym składaniu swoich planów lotu.

Poprawka

(18) Dokładność informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej oraz szczególnych warunków ruchu lotniczego oraz odpowiednio wczesne przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym *mają* bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji *i powinny zwiększyć ich przewidywalność*. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma zasadnicze znaczenie dla wszystkich stron pragnących wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej przy składaniu lub ponownym składaniu swoich planów lotu.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Należy zmienić zakres geograficzny niniejszego rozporządzenia obejmujący region ICAO NAT, aby uwzględnić dotychczasowe i planowane mechanizmy zapewniania służb oraz konieczność zapewnienia spójności przy stosowaniu przepisów w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz użytkowników przestrzeni powietrznej prowadzących operacje na tym obszarze.

Poprawka

skreślony

Uzasadnienie

Uwzględnienie północnoatlantyckiego regionu ICAO – NAT – jest nieodpowiednie, ponieważ jest to przestrzeń powietrzna nad morzem pełnym, która nie wchodzi w zakres traktatów UE.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Ważne narzędzie służące poprawie skuteczności działania systemu zarządzania europejskim ruchem lotniczym stanowi koncepcja funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej stworzona w celu usprawnienia współpracy między instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Aby ***dalej rozbudować*** to narzędzie, ***należy zadbać o to, by funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w większym stopniu przyczyniały się do poprawy*** skuteczności działania, ***w oparciu o partnerstwa branżowe, natomiast branży należy zapewnić większą swobodę, jeśli chodzi o możliwość ich modyfikacji, tak aby była w stanie osiągać, a nawet – tam gdzie to możliwe – przekraczać parametry docelowe skuteczności działania.***

Poprawka

(24) Ważne narzędzie służące poprawie skuteczności działania systemu zarządzania europejskim ruchem lotniczym stanowi koncepcja funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej stworzona w celu usprawnienia współpracy między instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Aby ***uzupełnić*** to narzędzie, ***instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny móc swobodnie tworzyć partnerstwa branżowe oparte na skuteczności działania, które mogą pokrywać się z ustanowionymi funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej.***

Uzasadnienie

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej są inicjatywą państwową i nie powinny ograniczać możliwości tworzenia partnerstw branżowych. Określenie partnerstw branżowych jako drugiego rodzaju funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej mogłoby również powodować dezorientację. Nie oznacza to jednak, że partnerstwa branżowe nie mogą dostarczyć bodźca do skutecznego działania jednego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (lub ich większej liczby) lub poprawić skuteczność jego (lub ich) działania.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Aby zapewnić lepsze ukierunkowanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na potrzeby klientów oraz zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej większą możliwość wpływania na dotyczące ich decyzje, należy zwiększyć skuteczność konsultacji prowadzonych z interesariuszami, których przedmiotem są najważniejsze decyzje operacyjne podejmowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, **oraz zapewnić większy udział interesariuszy w podejmowaniu tych decyzji.**

Poprawka

(26) Aby zapewnić lepsze ukierunkowanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na potrzeby klientów oraz zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej większą możliwość wpływania na dotyczące ich decyzje, należy zwiększyć skuteczność konsultacji prowadzonych z interesariuszami, których przedmiotem są najważniejsze decyzje operacyjne podejmowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Uzasadnienie

Ostateczną odpowiedzialność za inwestycje powinna ponosić instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, ponieważ to właśnie ona odpowiada za osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania. Kwestie związane z koniecznością koordynacji pokładowych i naziemnych aspektów inwestycji SESAR należy rozwiązać za pomocą stosownych mechanizmów w systemie opłat.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) W celu uwzględnienia zmian technicznych i operacyjnych, zwłaszcza poprzez zmianę załączników lub uzupełnienie przepisów dotyczących zarządzania siecią i systemu skuteczności działania należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść i zakres każdego takiego przekazania uprawnień są szczegółowo określone w odnośnych artykułach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując

Poprawka

(28) W celu uwzględnienia zmian technicznych i operacyjnych, zwłaszcza poprzez zmianę załączników lub uzupełnienie przepisów dotyczących zarządzania siecią i systemu skuteczności działania **lub wybór podmiotu odpowiedzialnego za wdrażanie centralnego planu ATM (zarządcy wdrożenia) oraz określenie zakresu jego odpowiedzialności** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść i zakres każdego takiego przekazania uprawnień są szczegółowo określone w

i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

odnośnych artykułach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.

Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

(29) Rozbudowując wykaz służb z zakresu zarządzania siecią o nowe pozycje, Komisja powinna prowadzić stosowne konsultacje z interesariuszami z branży.

Poprawka

(29) Rozbudowując wykaz służb z zakresu zarządzania siecią o nowe pozycje, Komisja powinna prowadzić stosowne konsultacje z interesariuszami z branży *oraz z partnerami społecznymi*.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze, aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do wykonywania uprawnień przez krajowe *organy nadzorujące*, zapewnienia służb pomocniczych na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby lub grupy takich instytucji, środków naprawczych służących zapewnieniu zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, weryfikacji zgodności w odniesieniu do systemu opłat, zarządzania i przyjmowania wspólnych projektów dotyczących funkcji sieciowych, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, sposobów

Poprawka

(30) Należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze, aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do wykonywania uprawnień przez krajowe *władze lotnicze*, zapewnienia służb pomocniczych na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby lub grupy takich instytucji, środków naprawczych służących zapewnieniu zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, weryfikacji zgodności w odniesieniu do systemu opłat, zarządzania i przyjmowania wspólnych projektów dotyczących funkcji sieciowych, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, sposobów

uczestnictwa interesariuszy w procesie podejmowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej najważniejszych decyzji operacyjnych, dostępu do danych i ich ochrony, elektronicznej informacji lotniczej oraz rozwoju technicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²².

²² Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

uczestnictwa interesariuszy w procesie podejmowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej najważniejszych decyzji operacyjnych, dostępu do danych i ich ochrony, elektronicznej informacji lotniczej oraz rozwoju technicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²².

²² Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję

(34) Udzielanie zamówień na służby pomocnicze powinno przebiegać, stosownie do przypadku, zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi²³ oraz dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych²⁴. W stosownych przypadkach należy również uwzględnić wytyczne zawarte w komunikacie wyjaśniającym Komisji 2006/C179/02 dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte

Poprawka

(34) ***W stosownych przypadkach*** udzielanie zamówień na służby pomocnicze powinno przebiegać, stosownie do przypadku, zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi²³ oraz dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych²⁴. W stosownych przypadkach należy również uwzględnić wytyczne zawarte w komunikacie wyjaśniającym Komisji 2006/C179/02 dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które

dyrektywami w sprawie zamówień publicznych²⁵.

nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych²⁵.

²³ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

²³ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

²⁴ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

²⁴ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

²⁵ Dz.U. C 179 z 1.8.2006, s. 2.

²⁵ Dz.U. C 179 z 1.8.2006, s. 2.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(35) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. („deklaracja ministrów”) podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.

(35) Ustalenia dotyczące ściślejszej współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego w Gibraltarze zostały uzgodnione w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych tych obu państw. Ustalenia te nie są jeszcze stosowane.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(36) Niniejsze rozporządzenie ma pełne zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze w kontekście i na podstawie deklaracji ministrów. Bez uszczerbku dla tej właśnie deklaracji, zastosowanie przedmiotowego środka do portu lotniczego na Gibraltarze oraz wszystkie środki związane z jej wdrażaniem w pełni

skreślony

*odpowiadają tej deklaracji i wszelkim
ustaleniom w niej zawartym.*

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i właściwe funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawy ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć **drog**, zintegrowaną operacyjną przestrzeń powietrzną **oraz** systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i interoperacyjność, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i właściwe funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego, **w tym np. do ograniczenia wpływu na klimat**, oraz poprawy ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć **tras oraz z zastrzeżeniem specjalnych ustaleń z państwami sąsiednimi sieć tras państw trzecich**, zintegrowaną operacyjną przestrzeń powietrzną systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i interoperacyjność, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

Uzasadnienie

Wystąpiły opóźnienia we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, spowodowane między innymi niewystarczającą koordynacją i niewystarczającym egzekwowaniem wprowadzania technologii zarówno naziemnej, jak i – chociaż w mniejszym stopniu – powietrznej. Funkcja „zarządcy wdrożenia” zapewniłaby koordynację, monitorowanie i kontrolę tego procesu.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI **oraz NAT ICAO**, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem . Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

Poprawka

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach **IACO** EUR i AFI, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem . Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

Uzasadnienie

Uwzględnienie północnoatlantyckiego regionu ICAO – NAT – jest nieodpowiednie, ponieważ jest to przestrzeń powietrzna nad morzem pełnym, która nie wchodzi w zakres traktatów UE.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa **Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.**

Poprawka

5. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa **dotyczących kontrowersji związanych ze zwierzchnictwem nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.**

Uzasadnienie

W dniu 20 listopada 2012 r. Królestwo Hiszpanii poinformowało UE, że nie może zgodzić się

na to, by w przepisach unijnych dotyczących lotnictwa cywilnego pojawiały się nadal odniesienia do tak zwanej „deklaracji ministrów” uzgodnionej w Kordobie w 2006 r. W związku z tym Królestwo Hiszpanii wezwało do powrotu do sytuacji sprzed 2006 r., tj. do zawieszenia stosowania przepisów europejskich dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w powyższej poprawce.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Zawiesza się stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze do czasu wprowadzenia w życie ustaleń zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa powiadomią Radę o terminie wejścia w życie tych ustaleń.

Uzasadnienie

W dniu 20 listopada 2012 r. Królestwo Hiszpanii poinformowało UE, że nie może zgodzić się na to, by w przepisach unijnych dotyczących lotnictwa cywilnego pojawiały się nadal odniesienia do tak zwanej „deklaracji ministrów” uzgodnionej w Kordobie w 2006 r. W związku z tym Królestwo Hiszpanii wezwało do powrotu do sytuacji sprzed 2006 r., tj. do zawieszenia stosowania przepisów europejskich dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w tej poprawce.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza służbę planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni

7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza służbę planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni

powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;

powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe **oraz strategiczną funkcję związaną z projektowaniem przestrzeni powietrznej**;

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

12) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w **bloku przestrzeni powietrznej**;

Poprawka

12) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w **obszarach podlegających kontroli**;

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 15

Tekst proponowany przez Komisję

15) „lotnicza sytuacja kryzysowa” oznacza okoliczności, w których przepustowość przestrzeni powietrznej jest nietypowo ograniczona z powodu poważnych niekorzystnych warunków pogodowych lub niedostępności dużych obszarów przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych lub politycznych;

Poprawka

15) „lotnicza sytuacja kryzysowa” oznacza okoliczności, w których przepustowość przestrzeni powietrznej jest nietypowo ograniczona z powodu poważnych niekorzystnych warunków pogodowych lub niedostępności dużych obszarów przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych, **medycznych, przyczyn związanych z bezpieczeństwem, przyczyn wojskowych** lub politycznych;

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16

Tekst proponowany przez Komisję

16) „zespół służb” oznacza dwie **lub więcej** służby **żeglugi powietrznej**;

Poprawka

16) „zespół służb” oznacza **co najmniej** dwie służby **zapewniane przez ten sam**

podmiot,

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 17

Tekst proponowany przez Komisję

17) „certyfikat” oznacza dokument wydany przez **krajowy organ nadzorujący** w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem **krajowym**, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące **zapewniania** określonej **służby**;

Poprawka

17) „certyfikat” oznacza dokument wydany przez **Europejską Agencję ds. Lotnictwa (EAA) lub przez krajowe władze lotnicze** w jakiegokolwiek formie zgodnej z **odpowiednim** prawem, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące **wykonywania** określonej **działalności**;

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

18a) „europejska sieć zarządzania ruchem lotniczym” (EATMN) oznacza paneuropejską sieć systemów i części składowych, a także planów działania dotyczących głównych operacyjnych i technologicznych zmian opisanych w centralnym planie ATM, umożliwiającą zapewnienie w pełni interoperacyjnych służb żeglugi powietrznej w Unii, w tym interfejsów na granicach z państwami trzecimi, oraz mającą na celu realizację celów w zakresie skuteczności działania określonych w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 19

Tekst proponowany przez Komisję

19) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność *europejskiej* sieci *zarządzania ruchem lotniczym* (EATMN);

Poprawka

19) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność sieci EATMN;

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

19a) „zarządca wdrożenia” oznacza grupę interesariuszy prowadzących operacje, wybranych przez Komisję na podstawie zaproszenia do składania wniosków, którzy odpowiadają za szczebel zarządzania wdrażaniem centralnego planu ATM;

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 24

Tekst proponowany przez Komisję

24) „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej *bazujący na wymogach operacyjnych i* ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane *w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy* między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – *wprowadzenia*

Poprawka

24) „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane *poprzez ściślejszą współpracę* między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – zintegrowanej instytucji;

zintegrowanej instytucji;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

25a) „czynnik ludzki” oznacza warunki społeczne, kulturowe i kadrowe w sektorze ATM;

Uzasadnienie

Czynnik ludzki musi być monitorowany i musi stać się jednym z podstawowych elementów ram SES, zwłaszcza ze względu na znaczne zmiany operacyjne określone w centralnym planie ATM.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 31

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

31) „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;

31) „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów **jak najbardziej efektywnego** zapewnienia służb ATC;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 33

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

33) „system” oznacza połączenie pokładowych **oraz** naziemnych części składowych, **jak również** wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;

33) „system” oznacza połączenie pokładowych **lub** naziemnych części składowych, **lub** wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 36

Tekst proponowany przez Komisję

36) „krajowy organ *nadzorujący*” oznacza *krajowy organ lub krajowe organy, którym* państwo członkowskie powierzyło zadania z zakresu nadzoru zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, oraz *krajowe właściwe organy, którym powierzono zadania* przewidziane w art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

Poprawka

36) „*krajowe władze lotnicze*” oznaczają *akredytowany przez EAA krajowy organ, któremu* państwo członkowskie powierzyło zadania przewidziane w niniejszym rozporządzeniu i w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 37

Tekst proponowany przez Komisję

37) „*usługi pomocnicze*” oznaczają *usługi żeglugi powietrznej inne niż usługi ruchu lotniczego*, a także inne usługi i działania, które są związane z zapewnianiem usług żeglugi powietrznej i które wspierają zapewnianie tych usług;

Poprawka

37) „*usługi pomocnicze*” oznaczają *usługi CNS (komunikacja, nawigacja i dozorowanie, usługi MET (usługi meteorologiczne) i AIS (usługi informacji lotniczej)*, a także inne usługi i działania, które są związane z zapewnianiem usług żeglugi powietrznej i które wspierają zapewnianie tych usług;

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 38 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

38a) „*partnerstwo branżowe*” oznacza *oparte na współpracy ustalenia w ramach umowy spisanej w celu poprawy zarządzania ruchem lotniczym między różnymi instytucjami zapewniającymi usługi żeglugi powietrznej, w tym menadżerem sieci, użytkownikami*

Poprawka

przestrzeni powietrznej, portami lotniczymi i innymi porównywalnymi podmiotami gospodarczymi;

Poprawka 43

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – punkt 38 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

38b) „zintegrowana operacyjna przestrzeń powietrzna” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną o określonych rozmiarach, obejmującą europejską przestrzeń powietrzną i – z zastrzeżeniem odpowiednich ustaleń – przestrzeń powietrzną sąsiednich państw trzecich, w której stosowana jest struktura dynamicznego przydziału i podziału czasu, nastawione na zwiększenie skuteczności działania środka kontrolera, w pełni interoperacyjne służby żeglugi powietrznej oraz połączone rozwiązania w celu sprzyjania optymalnemu, przewidywalnemu i bezpiecznemu korzystaniu z przestrzeni powietrznej z myślą o realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

Poprawka 44

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – punkt 38 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

38c) „lokalne plany skuteczności działania” oznaczają plany określone przez co najmniej jedne krajowe władze lotnicze na poziomie lokalnym, mianowicie na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, na poziomie regionalnym i krajowym.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 38 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

38d) „uprawniony organ” oznacza podmiot, któremu agencja lub krajowe władze lotnicze mogą przydzielić określone certyfikacyjne lub związane z nadzorem zadania pod swoją kontrolą i na swoją odpowiedzialność;

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Krajowe *organy nadzorujące*

Krajowe *władze lotnicze*

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję **lub instytucje działające** jako **krajowy organ nadzorujący** w celu realizacji zadań przydzielonych takiemu organowi na mocy niniejszego rozporządzenia.

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję **działającą** jako **krajowe władze lotnicze** w celu realizacji zadań przydzielonych takiemu organowi na mocy niniejszego rozporządzenia **i rozporządzenia (WE) nr 216/2008**.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Krajowe *organy nadzorujące* muszą

2. Krajowe *władze lotnicze* muszą być

być prawnie odrębne i niezależne – zwłaszcza pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym – od jakichkolwiek *instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej czy też jakiegokolwiek podmiotu prywatnego lub publicznego mającego* interes w działalności tych *instytucji* .

prawnie odrębne i niezależne – zwłaszcza pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym, *w tym muszą dysponować odrębnymi rocznymi środkami budżetowymi* – od jakichkolwiek *przedsiębiorstw, organizacji, publicznych lub prywatnych podmiotów lub pracowników objętych zakresem działalności tych władz, zgodnie z art. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub mających* interes w działalności tych *podmiotów*.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, krajowe *organy nadzorujące* mogą być pod względem organizacyjnym połączone z innymi organami regulacyjnymi lub organami ds. bezpieczeństwa.

Poprawka

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, krajowe *władze lotnicze* mogą być pod względem organizacyjnym połączone z innymi organami regulacyjnymi lub organami ds. bezpieczeństwa.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Krajowe *organy nadzorujące, które* w dniu wejścia niniejszego rozporządzenia *w życie nie są prawnie odrębne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej bądź od podmiotu prywatnego lub publicznego mającego interes w działalności tych instytucji, jak przewidziano w ust. 2, muszą spełnić ten wymóg* najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.

Poprawka

4. Krajowe *władze lotnicze dopilnowują, by zgodność z przepisami niniejszego artykułu została osiągnięta* w dniu wejścia *w życie* niniejszego rozporządzenia *lub* najpóźniej do dnia 1 stycznia 2017 r.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Krajowe **organy nadzorujące** sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. W szczególności są zorganizowane, obsadzone personelem, zarządzane i finansowane w taki sposób, aby umożliwić im wykonywanie ich uprawnień w ten właśnie sposób.

Poprawka

5. Krajowe **władze lotnicze** sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. W szczególności są zorganizowane, obsadzone personelem, zarządzane i finansowane w taki sposób, aby umożliwić im wykonywanie ich uprawnień w ten właśnie sposób.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

6. Pracownicy krajowych **organów nadzorujących**:

Poprawka

6. Pracownicy krajowych **władz lotniczych**:

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) są rekrutowani w oparciu o jednoznaczne i przejrzyste zasady, które gwarantują ich niezależność **oraz – odnośnie do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych – są mianowani przez krajowy gabinet, radę ministrów lub inny organ publiczny, które nie kontrolują bezpośrednio instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ani nie czerpią korzyści z ich działalności;**

Poprawka

a) są rekrutowani w oparciu o jednoznaczne i przejrzyste zasady **oraz kryteria**, które gwarantują ich niezależność;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) są wybierani w przejrzystym postępowaniu w oparciu o ich szczególne kwalifikacje, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie *m.in. w obszarze audytu, służb i systemów żeglugi powietrznej;*

Poprawka

b) są wybierani w przejrzystym postępowaniu w oparciu o ich szczególne kwalifikacje, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) nie są delegowani z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub przedsiębiorstw kontrolowanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) wykonując funkcje *krajowego organu nadzorującego*, działają w sposób niezależny *zwłaszcza od wszelkich interesów związanych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej* oraz nie zwracają się o instrukcje do żadnego organu rządowego lub innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują od nich żadnych instrukcji;

Poprawka

c) wykonując funkcje *krajowych władz lotniczych*, działają w sposób niezależny oraz nie zwracają się o instrukcje do żadnego organu rządowego lub innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują od nich żadnych instrukcji, *bez uszczerbku dla współpracy z innymi właściwymi organami krajowymi;*

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 6 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) w odniesieniu do osób **odpowiedzialnych** za podejmowanie decyzji strategicznych, prowadzenie audytów lub pełnienie innych funkcji bezpośrednio związanych z nadzorem lub parametrami docelowymi skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej – nie mogą zajmować żadnego stanowiska służbowego ani wykonywać żadnych obowiązków służbowych w jakiegokolwiek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej **przez co najmniej rok** po upływie ich okresu urzędowania w **krajowym organie nadzorującym**.

Poprawka

e) w odniesieniu do osób, **które przez ponad sześć miesięcy były odpowiedzialne** za podejmowanie decyzji strategicznych, prowadzenie audytów lub pełnienie innych funkcji bezpośrednio związanych z nadzorem lub parametrami docelowymi skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej – nie mogą zajmować żadnego stanowiska służbowego ani wykonywać żadnych obowiązków służbowych w jakiegokolwiek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej po upływie ich okresu urzędowania w **krajowych władzach lotniczych przez okres:**

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 6 – litera e – podpunkt i (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) co najmniej 12 miesięcy w przypadku pracowników pełniących funkcje kierownicze;

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 6 – litera e – podpunkt ii (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) co najmniej 6 miesięcy w przypadku pracowników pełniących funkcje pozakierownicze;

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) kierownicy najwyższego szczebla organu mianowani są na czas określony wynoszący od trzech do siedmiu lat, a okres ich urzędowania podlega jednorazowemu odnowieniu, przy czym mogą oni zostać odwołani z urzędu w okresie urzędowania, wyłącznie jeśli nie spełniają już warunków określonych w niniejszym artykule lub są winni uchybienia na podstawie prawa krajowego.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Państwa członkowskie *zapewniają*, aby krajowe **organy nadzorujące** posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. Krajowe **organy nadzorujące** posiadają pełnię kompetencji w zakresie rekrutacji swoich pracowników i zarządzania nimi w oparciu o własne środki pochodzące m.in. z opłat trasowych, których wysokość ustala się proporcjonalnie do zakresu zadań, które wykonywać ma dany organ zgodnie z art. 4.

7. Państwa członkowskie *dopilnowują*, by krajowe **władze lotnicze** posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. Krajowe **władze lotnicze** posiadają pełnię kompetencji w zakresie rekrutacji swoich pracowników i zarządzania nimi w oparciu o własne środki pochodzące m.in. z opłat trasowych, których wysokość ustala się proporcjonalnie do zakresu zadań, które wykonywać ma dany organ zgodnie z art. 4.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie krajowych **organów nadzorujących** i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego artykułu .

Poprawka

8. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie krajowych **władz lotniczych** i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego artykułu.

Poprawka 63

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 9**

Tekst proponowany przez Komisję

9. Komisja ustanawia szczegółowe przepisy określające przebieg postępowania rekrutacyjnego i procedury selekcji do celów stosowania ust. 6 lit. a) i b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Poprawka

9. Komisja ustanawia szczegółowe przepisy określające przebieg postępowania rekrutacyjnego i procedury selekcji do celów stosowania ust. 6 lit. a) i b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. **Akty te określają:**

Poprawka 64

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 9 – litera a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) wymagany przez organ mianujący stopień odrębności od wszelkich przedsiębiorstw, organizacji, publicznych lub prywatnych podmiotów lub pracowników związanych z zakresem działalności władz, zgodnie z art. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub mających interes w działalności tych podmiotów, w celu zachowania równowagi między celem unikania konfliktów interesów a skutecznością administracyjną;

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 9 – litera b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***b) właściwe kwalifikacje techniczne
wymagane od pracowników biorących
udział w audytach.***

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***Zadania krajowych organów
nadzorujących***

Zadania krajowych władz lotniczych

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Krajowym ***organom nadzorującym, o
których mowa w art. 3***, powierza się w
szczegółności następujące zadania:

1. Krajowym ***władzom lotniczym*** powierza
się w szczególności następujące zadania:

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) zapewnianie nadzoru nad stosowaniem
niniejszego rozporządzenia, szczególnie w
odniesieniu do bezpiecznego i
efektywnego działania instytucji
zapewniających służby żeglugi
powietrznej, które zapewniają służby
odnoszące się do przestrzeni powietrznej

a) zapewnianie nadzoru nad stosowaniem
niniejszego rozporządzenia
i rozporządzenia (WE) nr 216/2008,
szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego
i efektywnego działania instytucji
zapewniających służby żeglugi
powietrznej, które zapewniają służby

będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiedni organ ;

odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiedni organ;

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) *wydawanie certyfikatów instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem warunków, na jakich je wydano;*

Poprawka

b) *wykonywanie lub delegowanie całości lub części zadań wymienionych w art. 8b 8c i 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz wykonywanie zadań polegających na zapewnieniu nadzoru nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej związane z przestrzenią powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich;*

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) *wydawanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów kontrolerom ruchu lotniczego zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem warunków, na jakich je wydano;*

Poprawka

skreślona

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) monitorowanie wdrożenia systemu opłat zgodnie z art. 12 i 13;

Poprawka

e) monitorowanie wdrożenia systemu opłat zgodnie z art. 12 i 13, **w tym przepisów dotyczących subsydiowania skrośnego, o którym mowa w art. 13 ust. 7;**

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) przedkładanie właściwym organom państwa członkowskiego, EAA oraz Komisji corocznego sprawozdania z ich działalności i z wypełniania swoich obowiązków; sprawozdania te dotyczą podjętych środków oraz uzyskanych wyników w zakresie każdego z zadań wymienionych w niniejszym artykule;

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Każdy krajowy organ nadzorujący organizuje odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia te prace.

Poprawka

2. Wszystkie poszczególne krajowe władze lotnicze organizują odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia te prace, **a odpowiednie państwa członkowskie udzielają wszelkiej pomocy niezbędnej do zapewnienia skuteczności monitorowania zgodności.**

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Współpraca między krajowymi **organami nadzorującymi**

Poprawka

Współpraca między krajowymi **władzami lotniczymi**

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Krajowe **organy nadzorujące** prowadzą wymianę informacji na temat zasad prowadzenia swoich prac i podejmowania decyzji, praktyk i procedur, a także wykonywania przepisów unijnego prawa. Organy te współpracują w celu koordynowania podejmowanych przez siebie decyzji w całej Unii. Krajowe **organy** uczestniczą i współdziałają w sieci, której posiedzenia odbywają się w regularnych odstępach czasu. **Komisja i Agencja Unii Europejskiej ds. Lotnictwa (dalej „EAA”) są członkami tej sieci oraz, w stosownych przypadkach, koordynują i wspierają jej prace oraz formułują dla niej zalecenia.** Komisja i EAA ułatwiają aktywną współpracę krajowych **organów nadzorujących** oraz wymianę pracowników między krajowymi **organami nadzorującymi** oraz wykorzystanie tych pracowników **w oparciu o pulę ekspertów, która zostanie ustanowiona przez EAA zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.**

Poprawka

Krajowe **władze lotnicze** prowadzą wymianę informacji na temat zasad prowadzenia swoich prac i podejmowania decyzji, praktyk i procedur, a także wykonywania przepisów unijnego prawa. Organy te współpracują w celu koordynowania podejmowanych przez siebie decyzji w całej Unii. Krajowe **władze lotnicze** uczestniczą i współdziałają w sieci, której posiedzenia odbywają się w regularnych odstępach czasu, **co najmniej raz w roku.** Komisja i EAA ułatwiają aktywną współpracę krajowych **władz lotniczych** oraz wymianę pracowników między krajowymi **władzami lotniczymi** oraz wykorzystanie tych pracowników.

Sieć może między innymi:

a) przygotowywać i rozpowszechniać ulepszone metodyki i wytyczne dotyczące wykonywania zadań organu wymienionych w art. 4;

- b) udzielać poszczególnym krajowym władzom lotniczym pomocy w kwestiach regulacyjnych;*
- c) wydawać opinie w sprawie stanowienia prawa i certyfikacji przeznaczone dla Komisji i EAA;*
- d) wydawać opinie, wytyczne i zalecenia mające na celu ułatwienie świadczenia usług transgranicznych;*
- e) opracowywać wspólne rozwiązania, które mają być wdrażane w co najmniej dwóch państwach członkowskich w celu realizacji założeń centralnego planu ATM lub konwencji chicagowskiej;*

Uzasadnienie

Cel i zadania sieci należy określić w sposób bardziej szczegółowy. Oprócz zadań krajowych organów nadzorujących zgodnie z art. 4 miałyby ona zwłaszcza możliwość wskazywania przeszkód w transgranicznym zapewnianiu służb, z myślą o rozwiązywaniu dwustronnych problemów i doradzaniu Komisji w sprawie stanowienia prawa.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja *wspiera*, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących ochrony danych określonych w art. 22 niniejszego rozporządzenia i w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001, *wymianę informacji, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu*, między członkami sieci, w miarę możliwości za pomocą narzędzi elektronicznych, z zachowaniem poufności tajemnicy handlowej *instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej*.

Poprawka

Komisja *zapewnia*, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących ochrony danych określonych w art. 22 niniejszego rozporządzenia i w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001, *platformę służącą wymianie takich* informacji między członkami sieci, w miarę możliwości za pomocą narzędzi elektronicznych, z zachowaniem poufności tajemnicy handlowej *zaangażowanych przedsiębiorstw, organizacji i podmiotów*.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Krajowe **organy nadzorujące** współpracują ściśle ze sobą, w tym w oparciu o porozumienia robocze, w celu świadczenia wzajemnej pomocy przy realizacji ich zadań z zakresu monitorowania oraz przy prowadzeniu dochodzeń i przeglądów.

Poprawka

2. Krajowe **władze lotnicze** współpracują ściśle ze sobą, w tym w oparciu o porozumienia robocze, w celu świadczenia wzajemnej pomocy przy realizacji ich zadań z zakresu monitorowania oraz przy prowadzeniu dochodzeń i przeglądów.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, **które obejmują przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa** członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w **niniejszym artykule**, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach. Aby wprowadzić w życie wspomniane porozumienie, zainteresowane krajowe **organy nadzorujące** opracowują plan określający metody ich współpracy.

Poprawka

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w **art. 4**, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach. Aby wprowadzić w życie wspomniane porozumienie, zainteresowane krajowe **władze lotnicze** opracowują plan określający metody ich współpracy.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Krajowe **organy nadzorujące** blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również

Poprawka

4. Krajowe **władze lotnicze** blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również

służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka obejmuje porozumienia dotyczące postępowania w przypadkach niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami przyjętymi zgodnie z art. 8b ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 .

służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka obejmuje porozumienia dotyczące postępowania w przypadkach niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami przyjętymi zgodnie z art. 8b ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 .

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego porozumienia , o których mowa w ust. 2 i 4, obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w art. 4 ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy krajowymi organami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.

Poprawka

5. W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego porozumienia, o których mowa w ust. 2, 3 i 4, obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w art. 4 ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy krajowymi organami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.

Uzasadnienie

Wzajemne uznawanie ma również znaczenie w odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, krajowe **organy nadzorujące** mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

Poprawka

6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, krajowe **władze lotnicze** mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

Poprawka 82

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Krajowe **organy nadzorujące** mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji **bądź nadzoru, o których mowa w art. 4 ust. 2,** uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

Poprawka

1. **EAA i** krajowe **władze lotnicze** mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji, nadzoru **i innych zadań przewidzianych na mocy niniejszego rozporządzenia** uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

Poprawka 83

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Takie upoważnienie **udzielone przez krajowy organ nadzorujący** jest ważne na obszarze Unii przez odnawialny okres trzech lat. Krajowe **organy nadzorujące** mogą zlecać każdemu spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Unii przeprowadzenie tych inspekcji bądź przeglądów.

Poprawka

2. Takie upoważnienie jest ważne na obszarze Unii przez odnawialny okres trzech lat. **EAA i** krajowe **władze lotnicze** mogą zlecać każdemu spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Unii przeprowadzenie tych inspekcji bądź przeglądów.

Poprawka 84

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Państwa członkowskie** powiadamiają Komisję, **EAA oraz** pozostałe państwa członkowskie o uprawnionych podmiotach, którym przekazały zadania zgodnie z ust. 1, wskazując obszar odpowiedzialności każdego podmiotu oraz jego numer identyfikacyjny, a także o wszelkich zmianach w tym względzie. Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej listę uprawnionych podmiotów, ich numery identyfikacyjne i obszary odpowiedzialności oraz aktualizuje tę listę.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Państwa członkowskie** wycofują przekazanie uprawnień w stosunku do uprawnionego podmiotu, który przestał spełniać wymogi określone w załączniku I. Informują o tym niezwłocznie Komisję, **EAA** oraz pozostałe państwa członkowskie.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Krajowe **organy nadzorujące**, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych do celów wykonywania ich zadań, we wdrażanie jednolitej

Poprawka

3. **EAA i krajowe władze lotnicze** powiadamiają Komisję, pozostałe państwa członkowskie **i w stosownych przypadkach EAA** o uprawnionych podmiotach, którym przekazały zadania zgodnie z ust. 1, wskazując obszar odpowiedzialności każdego podmiotu oraz jego numer identyfikacyjny, a także o wszelkich zmianach w tym względzie. Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej listę uprawnionych podmiotów, ich numery identyfikacyjne i **ich** obszary odpowiedzialności oraz aktualizuje tę listę.

Poprawka

4. **EAA i krajowe władze lotnicze** wycofują przekazanie uprawnień w stosunku do uprawnionego podmiotu, który przestał spełniać wymogi określone w załączniku I Informują o tym niezwłocznie Komisję, oraz pozostałe państwa członkowskie.

Poprawka

1. Krajowe **władze lotnicze**, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych do celów wykonywania ich zadań, we wdrażanie jednolitej europejskiej

europejskiej przestrzeni powietrznej.

przestrzeni powietrznej.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zapewnienie służb żeglugi powietrznej na obszarze Unii podlega certyfikacji przez krajowe **organy nadzorujące** lub EAA lub złożeniu krajowym organom nadzorującym lub EASA oświadczenia zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 .

Poprawka

1. Zapewnienie służb żeglugi powietrznej na obszarze Unii podlega certyfikacji przez krajowe **władze lotnicze** lub EAA lub złożeniu krajowym organom nadzorującym lub EASA oświadczenia zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb **państwom członkowskim**, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Unii . **W odniesieniu do służb pomocniczych możliwość ta uzależniona jest od spełnienia wymogów art. 10 ust. 2.**

Poprawka

4. Wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb **jakiemukolwiek państwu członkowskiemu**, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Unii **oraz w stosownych przypadkach sąsiadującym państwom trzecim w obrębie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, z zastrzeżeniem wzajemnego porozumienia odpowiednich stron.**

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W związku z funkcjonalnymi blokami

Poprawka

5. W związku z funkcjonalnymi blokami

przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 16, **które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego**, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 16 zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną **instytucję** lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

Poprawka 90 Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, aby **zapewnić instytucjom zapewniającym służby pomocnicze możliwość konkurowania**, zgodnie z przepisami niniejszego artykułu, na terenie Unii na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach w celu zapewniania tych służb.

Wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, aby **zapewnić rozdział między zapewnianiem służb ruchu lotniczego a zapewnianiem służb pomocniczych. Rozdział ten obejmuje wymóg zapewniania służb ruchu lotniczego i służb pomocniczych przez odrębne przedsiębiorstwa.**

Poprawka

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, aby zgodnie z przepisami niniejszego artykułu **wykluczyć istnienie ustawowych przeszkód dla działania instytucji zapewniających służby pomocnicze, które uniemożliwiałyby im konkurowanie** na terenie Unii na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach w celu zapewniania tych służb.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki **w celu dopilnowania**, aby **instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, sporządzając swoje plany biznesowe, zapraszały do składania ofert różne instytucje zapewniające służby pomocnicze, z myślą o wyborze instytucji oferującej jak największe korzyści finansowe i jakościowe. Przy dokonywaniu oceny planów skuteczności działania, organ weryfikujący skuteczność działania, powołany na mocy art. 11 ust. 2, monitoruje zgodność z przepisami niniejszego ustępu.**

3. Przy wyborze instytucji zapewniającej służby pomocnicze *podmiot zamawiający* te służby *bierze w szczególności pod uwagę* efektywność *kosztową, ogólną* jakość zapewnianych służb i *ich* bezpieczeństwo.

4. Instytucja zapewniająca służby pomocnicze może zostać wybrana do celów zapewniania służb w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego tylko wówczas, gdy:

- a) została certyfikowana zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terenie państwa członkowskiego;
- c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji zapewniającej służby oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem jednego lub większej liczby przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną; oraz
- d) instytucja zapewniająca służby spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.

5. Służby pomocnicze związane z funkcjonowaniem EATMN mogą być zapewniane w sposób scentralizowany przez menedżera sieci, poprzez uwzględnienie tych służb w zakresie służb, o których mowa w art. 17 ust. 2, zgodnie z art. 17 ust. 3. Służby te, a w szczególności służby związane z zapewnianiem infrastruktury ATM, mogą być również zapewniane na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub grupę takich instytucji. Komisja określa sposób selekcji instytucji

3. Przy wyborze *zewnętrznej* instytucji zapewniającej służby pomocnicze *należy przestrzegać przepisów dyrektywy 2004/18/WE. Wiążącymi kryteriami wyboru instytucji zapewniającej* te służby *są zwłaszcza: efektywność kosztowa i energetyczna, ogólna* jakość zapewnianych służb, *interoperacyjność* i bezpieczeństwo *służb, a także przejrzystość procesu udzielania zamówień.*

4. Instytucja zapewniająca służby pomocnicze może zostać wybrana do celów zapewniania służb w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego tylko wówczas, gdy:

- a) została certyfikowana zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terenie państwa członkowskiego;
- c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji zapewniającej służby oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem jednego lub większej liczby przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną; oraz
- d) instytucja zapewniająca służby spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.

5. Służby pomocnicze związane z funkcjonowaniem EATMN mogą być zapewniane w sposób scentralizowany przez menedżera sieci, poprzez uwzględnienie tych służb w zakresie służb, o których mowa w art. 17 ust. 2, zgodnie z art. 17 ust. 3. Służby te, a w szczególności służby związane z zapewnianiem infrastruktury ATM, mogą być również zapewniane na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub grupę takich instytucji. Komisja określa sposób selekcji instytucji

zapewniających służby lub grup takich instytucji, w oparciu o możliwości zawodowe i zdolność do zapewniania służb w bezstronny i efektywny kosztowo sposób, oraz dokonuje ogólnej oceny szacowanych kosztów i korzyści związanych z zapewnianiem służb pomocniczych w scentralizowany sposób. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Komisja wyznacza instytucje zapewniające służby lub grupy tych instytucji zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

zapewniających służby lub grup takich instytucji, w oparciu o możliwości zawodowe i zdolność do zapewniania służb w bezstronny i efektywny kosztowo sposób, oraz dokonuje ogólnej oceny szacowanych kosztów i korzyści związanych z zapewnianiem służb pomocniczych w scentralizowany sposób. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Komisja wyznacza instytucje zapewniające służby lub grupy tych instytucji zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

5a. Komisja ustanawia szczegółowe przepisy określające przebieg wyboru służb objętych zakresem niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

5b. Komisja przeprowadza kompleksowe badanie skutków operacyjnych, gospodarczych, skutków dla bezpieczeństwa i skutków społecznych wprowadzenia zasad rynkowych w obszarze zapewniania służb pomocniczych i przedkłada je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 1 stycznia 2016 r. W badaniu konieczne jest uwzględnienie wdrożenia centralnego planu ATM i skutków, jakie dla sektora służb pomocniczych mają technologie SESAR.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ogólnounijne i odpowiednie lokalne parametry docelowe skuteczności działania odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności

Poprawka

a) ogólnounijne i odpowiednie lokalne parametry docelowe skuteczności działania odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej ***zgodnie z celami centralnego***

kosztowej;

*planu ATM określonymi na wysokim
szczeblu dla całego okresu odniesienia;*

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) plany **krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej**, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zapewniające zgodność z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania; oraz

Poprawka

b) **lokalne** plany **skuteczności działania**, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zapewniające zgodność z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania; oraz

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja wyznacza niezależny, bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ weryfikujący skuteczność działania”. Rolą organu **weryfikującego skuteczność** działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z krajowymi **organami nadzorującymi**, oraz wspomaganie krajowych **organów nadzorujących na ich wniosek** przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. Pomoc techniczną organowi weryfikującemu skuteczność działania może świadczyć EAA i Eurocontrol lub inny właściwy podmiot.

Poprawka

2. Komisja wyznacza niezależny, bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ weryfikujący skuteczność działania”. **Organ weryfikujący skuteczność działania jest ustanowiony ze skutkiem od dnia 1 lipca 2015 r. jako europejski organ ds. regulacji ekonomicznej działający pod nadzorem Komisji.** Rolą organu **oceny skuteczności** działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z krajowymi **władzami lotniczymi**, oraz wspomaganie **i monitorowanie** krajowych **władz lotniczych** przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. **Organ weryfikujący skuteczność działania powinien być funkcjonalnie i prawnie odrębny od wszelkich instytucji zapewniających służby, zarówno na szczeblu krajowym, jak i ogólnoeuropejskim.** Pomoc techniczną organowi weryfikującemu skuteczność

działania może świadczyć EAA, **menadżer sieci**, Eurocontrol lub inny właściwy podmiot

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Plany **krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej**, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez krajowe **organy nadzorujące** i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące lokalne parametry docelowe oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

Poprawka

3. **Lokalne** plany **skuteczności działania**, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez krajowe **władze lotnicze** i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące lokalne parametry docelowe oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z **Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania**, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodność planów **krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej** oraz lokalnych parametrów docelowych z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Unii jest oceniana przez Komisję we współpracy z organem weryfikującym skuteczność działania .

Poprawka

Zgodność **lokalnych** planów **skuteczności działania** oraz lokalnych parametrów docelowych z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Unii jest oceniana przez Komisję we współpracy z organem weryfikującym skuteczność działania.

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku gdy Komisja *stwierdzi*, że plany *krajowe* lub *plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej* lub lokalne parametry docelowe nie są zgodne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi, może ona zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków naprawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 27 ust. 2.

Poprawka

W przypadku gdy Komisja *ustali*, że *lokalne* plany *skuteczności działania* lub lokalne parametry docelowe nie są zgodne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi, może ona zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków naprawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 27 ust. 2.

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Komisja *dokonuje* regularnych ocen osiągnięcia ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania.

Poprawka

6. Komisja *i EAA dokonują, wraz organem weryfikującym skuteczność działania*, regularnych ocen osiągnięcia ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników

Poprawka

a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników

przestrzeni powietrznej, *operatorzy* lotnisk, krajowe *organy nadzorujące*, państwa członkowskie i Eurocontrol;

przestrzeni powietrznej, *operatorów* lotnisk, *EAA*, krajowe *władze lotnicze*, państwa członkowskie i Eurocontrol;

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnoswiatowego zarządzania ruchem lotniczym”, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania;

Poprawka

b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnoswiatowego zarządzania ruchem lotniczym”, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość, efektywność kosztową, **czynnik ludzki**, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania; **specjalną uwagę poświęcić należy wskaźnikom bezpieczeństwa**;

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) ustanowienie i weryfikacja ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków

Poprawka

c) ustanowienie i weryfikacja ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej; **ogólnounijne**

przeźreni powietrznej;

parametry docelowe skuteczności działania ustala się z myślą o zapewnieniu zachowania wystarczającej elastyczności poszczególnych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu osiągnięcia najlepszych wyników;

Uzasadnienie

Konieczne jest zapewnienie funkcjonalnym blokom przestrzeni powietrznej bodźca do skuteczniejszego działania, z jednoczesnym dopilnowaniem, aby ogólnounijne parametry docelowe nie spowodowały wyeliminowania elastyczności niezbędnej do osiągnięcia lepszych wyników.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera d – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

d) kryteria przygotowania przez krajowe *organy nadzorujące krajowych planów skuteczności działania lub planów skuteczności działania dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej* zawierających lokalne parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:

Poprawka

d) kryteria przygotowania przez krajowe *władze lotnicze lokalnych* planów skuteczności działania zawierających lokalne parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera d – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

Poprawka

(i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, *które z kolei powinny uwzględnić wdrażanie centralnego planu ATM;*

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) ocena lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu *krajowego lub planu dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej*;

Poprawka

e) ocena lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie *lokalnego* planu *skuteczności działania*;

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) monitorowanie planów *krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej*, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania;

Poprawka

f) monitorowanie *lokalnych* planów *skuteczności działania*, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania;

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit pierwszy – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) kryteria nakładania sankcji za brak zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;

Poprawka

g) kryteria nakładania sankcji *i mechanizmy rekompensaty* za brak zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;

Uzasadnienie

Oprócz wprowadzenia sankcji konieczne jest również ustanowienie stosownego mechanizmu rekompensaty w celu zaradzenia problemowi wynikającemu z braku synchronizacji we wdrażaniu SESAR i wyrównania związanej z tym straty inwestycji.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 7 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu określenia szczegółowych zasad właściwego funkcjonowania systemu skuteczności działania zgodnie z literami zawartymi w niniejszym ustępie.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu **przyjęcia ogólnounijnych paramentów docelowych skuteczności działania i** określenia szczegółowych zasad właściwego funkcjonowania systemu skuteczności działania zgodnie z literami zawartymi w niniejszym ustępie.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Komisja przeprowadza badanie wpływu, który na skuteczne funkcjonowanie europejskiej sieci ATM może wywrzeć zachowanie podmiotów niebędących instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w systemie ATM, na przykład operatorów portów lotniczych, koordynatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych.

Zakres badania obejmuje w szczególności:

a) identyfikację podmiotów niebędących instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w systemie ATM, które mogą wpływać na skuteczność działania sieci;

b) skutki wywierane przez zachowania takich podmiotów na skuteczność działania służb ANS w odniesieniu do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska i przepustowości;

c) wykonalność opracowania wskaźników skuteczności działania i kluczowych

*wskaźników skuteczności działania
w przypadku tych podmiotów;*

*d) korzyści dla europejskiej sieci ATM,
które mogą wynikać z zastosowania
dodatkowych wskaźników skuteczności
działania i kluczowych wskaźników
skuteczności działania; przeszkody
uniemożliwiające osiągnięcie optymalnej
skuteczności działania.*

*Badanie powinno rozpocząć się nie
później niż dwunastu miesięcy po
publikacji niniejszego rozporządzenia
i zakończyć się nie później niż po upływie
kolejnych dwunastu miesięcy; wyniki
badania powinny zostać następnie
rozpatrzone przez Komisję i państwa
członkowskie z myślą o rozszerzeniu
zakresu systemu skuteczności działania
o dodatkowe wskaźniki skuteczności
działania i kluczowe wskaźniki
skuteczności działania na przyszłe okresy
odniesienia, zgodnie z przepisami
niniejszego artykułu.*

Uzasadnienie

System skuteczności działania koncentruje się głównie na instytucjach zapewniających służby jako głównych podmiotach działających w systemie ATM. Oczywiście jest, że inne podmioty w systemie mogą wpłynąć na wyniki w zakresie skuteczności działania w całej europejskiej sieci ATM. W związku z tym Komisja, z pomocą organu weryfikującego skuteczność działania, powinna przeprowadzić badanie, aby zrozumieć, w jaki sposób inne podmioty ATM wywierają wpływ na skuteczność działania sieci w celu opracowania dodatkowych kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników skuteczności działania w przypadku tych podmiotów z myślą o ich zastosowaniu w przyszłych okresach odniesienia systemu.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Koszty, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. Obejmują one

Poprawka

4. Koszty, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. Obejmują one

również koszty ponoszone przez krajowe **organy nadzorujące** lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie, o których mowa w art. 33, ani żadnych środków naprawczych lub sankcji, o których mowa w art. 11 ust. 5.

również koszty ponoszone przez krajowe **władze lotnicze** lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie, o których mowa w art. 33, ani żadnych środków naprawczych lub sankcji, o których mowa w art. 11 ust. 5.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych.

Poprawka

5. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych, **z myślą o uzyskaniu jednolitej opłaty, zgodnie z ich odpowiednimi planami skuteczności działania.**

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. Do celów *lit. f)* i

Poprawka

f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. Do celów *tej*

w związku z **krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej** planami skuteczności działania krajowe **organy nadzorujące** mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.

litery i w związku z **lokalnymi** planami skuteczności działania krajowe **władze lotnicze** mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 10

Tekst proponowany przez Komisję

10. Komisja przyjmuje środki określające szczegóły procedury, której należy przestrzegać przy stosowaniu ust. 1–9. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Poprawka

10. Komisja przyjmuje środki określające szczegóły procedury, której należy przestrzegać przy stosowaniu ust. 1–9. ***Komisja może zaproponować mechanizmy finansowe służące do poprawy synchronizacji wydatków kapitałowych w odniesieniu do elementów pokładowych i naziemnych związanych z wdrożeniem technologii SESAR.*** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Uzasadnienie

Ostatnie problemy związane z wdrażaniem technologii SESAR pokazują, że przy braku ukierunkowanych środków niezbędne wydatki kapitałowe mogą nie być zsynchronizowane, a zatem odpowiednia technologia zainstalowana w statkach powietrznych lub w systemach naziemnych może być bezużyteczna.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14a

Wdrażanie centralnego planu ATM

1. Wdrażanie centralnego planu ATM koordynuje Komisja. Wkład we wdrażanie centralnego planu ATM wnoszą menedżer sieci, organ weryfikujący skuteczność działania i zarządca wdrożenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14b

Komisja przyjmuje środki określające zarządzanie wdrażaniem centralnego planu ATM, w tym środki służące definicji i wyborowi podmiotu odpowiedzialnego za szczebel zarządzania (zarządcy wdrożenia). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14c

Zarządca wdrożenia zaleca Komisji wiążące terminy wdrożenia i podjęcia działań naprawczych dotyczących opóźnień we wdrażaniu.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Wdrażanie centralnego planu ATM można wspierać za pośrednictwem wspólnych projektów. Projekty te wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakimi jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa. Wspólne projekty mają na celu wdrożenie w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób **funkcji systemu ATM, aby osiągnąć istotne zmiany operacyjne wskazane** w centralnym planie ATM.

Poprawka

1. Wdrażanie centralnego planu ATM można wspierać za pośrednictwem wspólnych projektów. Projekty te wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakimi jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa. Wspólne projekty mają na celu wdrożenie **funkcji systemu ATM** w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób, **z myślą o doprowadzeniu do istotnych zmian operacyjnych wskazanych** w centralnym planie ATM, **w tym ustalenia najbardziej stosownego wymiaru geograficznego, zorientowanej na skuteczność działania struktury projektu, a także podejścia w ramach świadczenia usług, które stosować ma zarządca wdrożenia. W stosowanych przypadkach koncepcja i wykonanie wspólnych projektów ma na celu ustanowienie zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.**

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja może przyjąć środki ustanawiające mechanizm zarządzania wspólnymi projektami i wskazujące

Poprawka

2. Komisja może przyjąć środki ustanawiające mechanizm zarządzania wspólnymi projektami i wskazujące

zachęty do ich wdrożenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Środki te **pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących** realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.

zachęty do ich wdrożenia. **Organ kierujący realizacją wspólnych projektów musi być jednocześnie organem odpowiedzialnym za wdrażanie podstawowej linii centralnego planu ATM.** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Środki te **uzupełniają mechanizmy służące** realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Wspólne projekty służą wdrażaniu w sposób skoordynowany i terminowy usprawnień operacyjnych wypracowanych w ramach projektu SESAR. W ten sposób mają one decydujący wpływ na osiągnięcie ogólnoeuropejskich parametrów docelowych.

Uzasadnienie

Niezwykle istotne jest podkreślenie, że wdrażanie projektu SESAR za pomocą wspólnych projektów przebiega zgodnie z europejskimi parametrami docelowymi w sposób terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany. Ponadto w nowym rozporządzeniu należy uwzględnić odniesienie do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 409/2013.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ustanowienia i wdrożenia

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ustanowienia i wdrożenia

funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w oparciu o zintegrowane zapewnianie służb *ruchu lotniczego*, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz *utrzymanie wysokiego poziomu* bezpieczeństwa, a także *poprawienie* ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i *zmniejszenie* jego oddziaływania na środowisko.

operacyjnych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w oparciu o zintegrowane zapewnianie służb *żeglugi powietrznej*, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz *utrzymując wysoki poziom* bezpieczeństwa, a także *przyczyniając się do poprawy* ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i *zmniejszenia* jego oddziaływania na środowisko.

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej tworzy się, tam gdzie to możliwe, w oparciu o partnerstwa branżowe oparte na współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania służb pomocniczych zgodnie z art. 10. W celu zmaksymalizowania skuteczności działania partnerstwa branżowe mogą obsługiwać jeden funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej lub większą ich liczbą lub też ich fragment.

skreślony

Uzasadnienie

Zgodnie ze złożoną przez sprawozdawcę poprawką 76 do art. 10 konkurencja w przypadku służb pomocniczych nie powinna ograniczać się do poziomu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby **ruchu lotniczego** ściśle współpracują ze sobą w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również instytucje zapewniające służby **ruchu lotniczego** z państw trzecich uczestniczących w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

Poprawka

3. Państwa członkowskie, **krajowe władze lotnicze** oraz instytucje zapewniające służby **żeglugi powietrznej** ściśle współpracują ze sobą w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również **krajowe władze lotnicze i** instytucje zapewniające służby **żeglugi powietrznej** z państw trzecich uczestniczących w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

Uzasadnienie

W tym artykule należy wprowadzić krajowe organy nadzorujące, ponieważ uczestniczą one w nadzorowaniu bezpieczeństwa i skuteczności działania funkcjonalnych bloków powietrznych.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 4 – akapit pierwszy – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zaprojektowane tak, aby maksymalizować synergię, której źródłem są partnerstwa branżowe, w celu osiągnięcia **oraz – tam, gdzie jest to możliwe – przekroczenia** parametrów docelowych skuteczności działania określonych zgodnie z art. 11;

Poprawka

b) zaprojektowane tak, aby maksymalizować synergię, której źródłem są partnerstwa branżowe, w celu osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania określonych zgodnie z art. 11;

Uzasadnienie

Nieodpowiedni „wymóg” w prawodawstwie. Przekroczenie paramentów docelowych w jednym obszarze mogłoby stwarzać problemy pod względem ich osiągnięcia w innym obszarze.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 4 – akapit pierwszy – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) umożliwi optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;

Poprawka

c) umożliwi optymalne *i elastyczne* wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 4 – akapit pierwszy – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ia) ujednolica zamawianie infrastruktury ATM i ma na celu zwiększenie interoperacyjności istniejącego sprzętu.

Uzasadnienie

Zamawianie dróg i niekompatybilnych systemów przez poszczególne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej tworzy dodatkowe przeszkody w osiągnięciu kolejnych celów SES.

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 4 – akapit pierwszy – litera i b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ib) ułatwia osiągnięcie spójności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Wymogi określone w niniejszym artykule mogą zostać spełnione poprzez uczestnictwo instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w jednym funkcjonalnym bloku przestrzeni

Poprawka nie dotyczy polskiej wersji językowej.

powietrznej lub większej liczbie tych bloków.

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 6 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, **który obejmuje swym zasięgiem przestrzeń powietrzną znajdującą się w gestii dwóch państw członkowskich lub większej ich liczby**, jest ustanawiany w drodze wspólnego wyznaczenia przez **wszystkie** państwa członkowskie i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwa trzecie, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku.

Poprawka

Działający funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany w drodze wspólnego wyznaczenia przez państwa członkowskie i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwa trzecie, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 11

Tekst proponowany przez Komisję

11. Komisja może przyjąć środki dotyczące informacji, jakie mają zostać przekazane przez państwo (państwa) członkowskie, o których mowa w ust. 6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 3

Poprawka

11. Komisja może przyjąć środki dotyczące informacji, jakie mają zostać przekazane przez państwo (państwa) członkowskie, o których mowa w ust. 6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 3. **Przepisy niniejszego ustępu stosuje się z zastrzeżeniem ustaleń dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w zakresie, w jakim ustalenia te spełniają parametry docelowe skuteczności działania przyjęte zgodnie z art. 11 oraz, w stosownych przypadkach, wykraczają poza te parametry.**

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Partnerstwa branżowe

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą nawiązać współpracę w celu utworzenia partnerstw branżowych, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania służb pomocniczych zgodnie z art. 10. W celu zmaksymalizowania skuteczności działania partnerstwa branżowe mogą obsługiwać jeden funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej lub większą ich liczbą lub też ich fragment.

2. Komisja i państwa członkowskie podejmują wszelkie wysiłki w celu zapewnienia likwidacji przeszkód dla partnerstw między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, biorąc pod uwagę zwłaszcza kwestie odpowiedzialności, modele opłat i przeszkody dla interoperacyjności.

Uzasadnienie

Partnerstwa branżowe powinny być oddzielone od funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, które są inicjatywą państwową. Ponadto partnerstwa branżowe nie muszą pokrywać się z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, jeśli chodzi o dane państwa członkowskie, a zatem należy je zaklasyfikować jako odrębny rodzaj współpracy.

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Służby sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej

1. Służby sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne **i elastyczne** wykorzystanie przestrzeni

i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Te służby sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i realizowane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.

powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Te służby sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i realizowane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia **realizację** następujących służb **w ramach obowiązków** menedżera sieci :

Poprawka

Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia **koordynowanie** następujących **funkcji i** służb **przez** menedżera sieci:

Uzasadnienie

„Menedżer sieci”, zgodnie z definicją SES, niekoniecznie jest w stanie samodzielnie i bezpośrednio realizować wszystkie te działania.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) optymalizacja projektowania przestrzeni powietrznej we współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, o których mowa w

Poprawka

e) optymalizacja projektowania przestrzeni powietrznej, **w tym sektorów przestrzeni powietrznej i struktur przestrzeni powietrznej w obszarach trasowych i terminalowych**, we współpracy

art. 16;

z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 16;

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Służby wymienione w niniejszym ustępie nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

Poprawka

Funkcje i służby wymienione w niniejszym ustępie nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

Uzasadnienie

Niektóre działania, o których mowa w tym artykule, nie są „służbami” w takim znaczeniu tego pojęcia, jakie przyjmuje się w SES.

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – akapit trzeci

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja może – zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – wyznaczyć Eurocontrol lub inną bezstronną i kompetentną organizację do celów wykonywania zadań menedżera sieci. Zadania te wykonuje się w imieniu państw członkowskich i zainteresowanych

Poprawka

Komisja może – zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – wyznaczyć Eurocontrol lub inną bezstronną i kompetentną organizację do celów wykonywania zadań menedżera sieci. Zadania te wykonuje się w imieniu **Unii**, państw członkowskich i

stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Do dnia 1 stycznia 2020 r. Komisja wyznacza na menedżera sieci samodzielną instytucję zapewniającą służby, utworzoną, **o ile jest to możliwe**, jako partnerstwo branżowe.

zainteresowanych stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Do dnia 1 stycznia 2016 r. Komisja wyznacza na menedżera sieci samodzielną instytucję zapewniającą służby, utworzoną jako partnerstwo branżowe.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2 i ust. 4 lit. c), są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie **krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej** i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.

Poprawka

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2 i ust. 4 lit. c), są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie **lokalnym** i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Institucje zapewniające służby żeglugi

Poprawka

Institucje zapewniające służby żeglugi

powietrznej ustanawiają mechanizmy konsultacyjne służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi grupami skupiającymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz operatorów lotnisk, dotyczących wszystkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami lub istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej. **Użytkowników przestrzeni powietrznej angażuje się również w proces zatwierdzania strategicznych planów inwestycyjnych.** Komisja przyjmuje środki szczegółowo określające sposób prowadzenia konsultacji oraz sposób angażowania użytkowników przestrzeni powietrznej w proces **zatwierdzania** planów inwestycyjnych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

powietrznej ustanawiają mechanizmy konsultacyjne służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi grupami skupiającymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz operatorów lotnisk, dotyczących wszystkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami **i strategicznych planów inwestycyjnych – zwłaszcza w przypadku aspektów wymagających synchronizacji rozmieszczania sprzętu pokładowego i naziemnego** – lub istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej. Komisja przyjmuje środki szczegółowo określające sposób prowadzenia konsultacji oraz sposób angażowania użytkowników przestrzeni powietrznej w proces **przygotowywania strategicznych planów inwestycyjnych w celu zapewnienia ich spójności z centralnym planem ATM i wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15.** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Bez uszczerbku dla roli Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej Komisja ustanawia konsultacyjną grupę ekspertów ds. czynnika ludzkiego, do której należą europejscy partnerzy społeczni ATM i inni eksperci z organizacji zawodowych. Zadaniem tej grupy jest doradzanie Komisji w zakresie wzajemnego oddziaływania operacji i czynnika ludzkiego w sektorze ATM.

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę stopień złożoności pomiarów wskaźników dotyczących czynnika ludzkiego, potrzebna jest grupa ekspertów doradzająca Komisji w tym zakresie. Tę grupę ekspertów można by utworzyć pod auspicjami istniejącego organu, takiego jak branżowy organ

konsultacyjny.

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają, przedstawiają do oceny i publikują swoje sprawozdania finansowe. Muszą być one zgodne z międzynarodowymi standardami rachunkowości przyjętymi przez Unię . ***W przypadku braku pełnej zgodności z międzynarodowymi standardami rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby, instytucja ta podejmuje próby osiągnięcia takiej zgodności w maksymalnym możliwym zakresie.***

Poprawka

1. Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają, przedstawiają do oceny i publikują swoje sprawozdania finansowe. Muszą być one zgodne z międzynarodowymi standardami rachunkowości przyjętymi przez Unię .

Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu dopilnowania, by do dnia 1 lipca 2017 r. instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zastosowały się do przepisów niniejszego artykułu.

Uzasadnienie

Stosowanie międzynarodowych standardów rachunkowości jest niezbędne do celów porównania kosztów i jakości danych wykorzystanych w systemie skuteczności działania.

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Państwa członkowskie mogą stosować przepisy przejściowe art. 9 rozporządzenia

Poprawka

skreślony

(WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zastosowania międzynarodowych standardów rachunkowości w stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej²⁹, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

²⁹ Dz.U. L 243 z 11.9.2002, s. 1.

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 26 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25, powierza się Komisji na *czas nieokreślony*.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25, powierza się Komisji na *okres siedmiu lat*.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazanych uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem przedmiotowego siedmioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 32 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Ani krajowe *organy nadzorujące*, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie mogą ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających

Poprawka

1. Ani krajowe *władze lotnicze*, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie mogą ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających

służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów.

służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów.

Poprawka 141

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 32 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa krajowych **organów nadzorujących** ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

Poprawka

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa krajowych **władz lotniczych** ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 33

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby oraz podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Poprawka

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji **i mechanizmów rekompensaty** mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby oraz podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Uzasadnienie

Oprócz wprowadzenia sankcji konieczne jest również ustanowienie stosownego mechanizmu

rekompensaty w celu zaradzenia problemowi wynikającemu z braku synchronizacji we wdrażaniu SESAR i wyrównania związanej z tym straty inwestycji.

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) *krajowy organ nadzorujący wydający*
certyfikat;

Poprawka

a) *krajowe władze lotnicze wydające*
certyfikat;