

7.3.2014

A7-0095/ 001-143

AMENDAMENTE 001-143

depuse de Comisia pentru transport și turism

Raport

Marian-Jean Marinescu

A7-0095/2014

Punerea în aplicare a cerului unic european

Propunere de regulament (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Amendamentul 1

Propunere de regulament

Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Justificare

Acest considerent este redundant în raport cu considerentul 5. Trebuie păstrat acest din urmă considerent, care este mai complet.

Amendamentul 2

Propunere de regulament

Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Pentru a evita ca creșterea așteptată a traficului aerian să accentueze sau să genereze congestionarea spațiului aerian european, cu toate costurile pe care acest lucru îl implică din punctul de vedere al economiei, al mediului și al siguranței, ar trebui să se pună capăt fragmentării acestui spațiu aerian și, de asemenea, să se pună în aplicare prezentul regulament, cât mai repede posibil.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Punerea în aplicare a cerului unic european ar trebui să aibă un rol pozitiv în ceea ce privește creșterea economică, ocuparea forței de muncă și competitivitatea în Europa, în special prin stimularea cererii de locuri de muncă înalt calificate.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ANS pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, **statele membre ar trebui să ia în considerare** introducerea principiilor „culturii

(6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ANS pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, în **plus față de** introducerea principiilor „culturii echității”, **ar trebui incluși în sistemul de performanță al cerului unic european**

echității”.

indicatori de performanță relevanți.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european¹⁸. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele privind gestionarea traficului aerian.

¹⁸ A se vedea pagina 9 din acest Jurnal Oficial.

Amendamentul

(7) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european¹⁸. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele privind gestionarea traficului aerian ***în vederea facilitării utilizării flexibile a spațiului aerian.***

¹⁸ A se vedea pagina 9 din acest Jurnal Oficial.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de ***supervizare suficientă independentă și*** suficiente resurse. Această independență nu ar trebui să împiedice autoritățile respective să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ.

Amendamentul

(10) Pentru a asigura supravegherea coerentă, corespunzătoare ***și independentă*** a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de ***aviație*** suficiente resurse ***financiare și umane***. Această independență nu ar trebui să împiedice autoritățile respective să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Autoritățile naționale de **supervizare** au un rol cheie în punerea în aplicare a cerului unic european **și**, prin urmare, Comisia ar trebui să înlesnească colaborarea dintre acestea, pentru a permite schimbul de bune practici și a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.

Amendamentul

(11) Autoritățile naționale de **aviație** au un rol-cheie în punerea în aplicare a cerului unic european. Prin urmare, Comisia **și Agenția Europeană pentru Aviație (EEA)** ar trebui să înlesnească colaborarea dintre acestea, pentru a permite schimbul de bune practici și a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional, **furnizându-le o platformă pentru aceste schimburi**. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Partenerii sociali ar trebui **să fie mai bine** informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivelul Uniunii, ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei ¹⁹.

Amendamentul

(12) **În vederea punerii în aplicare a cerului unic european**, partenerii sociali ar trebui informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivelul Uniunii, ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei ¹⁹.

¹⁹ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

¹⁹ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Prestarea de servicii de comunicare,

Amendamentul

(13) Prestarea de servicii de comunicare,

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

navigație și supraveghere, precum și de servicii de informații meteorologice, aeronautice și de configurare a spațiului aerian, împreună cu servicii de formare și de livrare de date către traficul aerian general, ar **putea fi** organizată în condiții de piață, luându-se în considerare caracteristicile speciale ale acestor servicii, asigurând un nivel înalt de siguranță și reducând impactul asupra climei.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Conceptul proiectelor comune, menite să sprijine utilizatorii spațiului aerian și/sau prestatorii de servicii de navigație aeriană în efortul de a îmbunătăți infrastructura colectivă de navigație aeriană, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special al celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului²⁰, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului, nu ar trebui să aducă atingere proiectelor anterioare cu obiective similare derulate de către unul sau mai multe state membre. Dispozițiile privind finanțarea derulării proiectelor comune ar trebui să nu aducă atingere modalității de stabilire a acestor proiecte comune. Comisia poate propune ca finanțarea, cum ar fi finanțarea din partea **Rețelei Transeuropene** sau din partea Băncii Europene de Investiții, să poată fi utilizată pentru susținerea proiectelor comune, în special pentru accelerarea derulării programului SESAR, în cadrul financiar multianual. Fără a aduce atingere accesului la finanțarea respectivă, statele membre ar trebui să fie libere să decidă modul în care vor fi folosite veniturile generate din scoaterea la licitație a cotelor pentru aviație în cadrul sistemului

Amendamentul

(15) Conceptul proiectelor comune, menite să sprijine utilizatorii spațiului aerian și/sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în efortul de a îmbunătăți infrastructura colectivă de navigație aeriană, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special al celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului²⁰, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului, nu ar trebui să aducă atingere proiectelor anterioare cu obiective similare derulate de către unul sau mai multe state membre. Dispozițiile privind finanțarea derulării proiectelor comune ar trebui să nu aducă atingere modalității de stabilire a acestor proiecte comune. Comisia poate propune ca finanțarea, cum ar fi finanțarea din partea **Mecanismului pentru interconectarea Europei, a strategiei Orizont 2020** sau din partea Băncii Europene de Investiții, să poată fi utilizată pentru susținerea proiectelor comune, în special pentru accelerarea derulării programului SESAR, în cadrul financiar multianual. Fără a aduce atingere accesului la finanțarea respectivă, statele membre ar trebui să fie libere să decidă modul în care vor fi folosite veniturile generate din

de comercializare a cotelor de emisie și să hotărască în acest context dacă o parte a acestor venituri ar putea fi folosite pentru finanțarea proiectelor comune la nivelul blocurilor de spațiu aerian funcțional.

²⁰ JO L 95, 9.4.2009, p. 41

scoaterea la licitație a cotelor pentru aviație în cadrul sistemului de comercializare a cotelor de emisie și să hotărască în acest context dacă o parte a acestor venituri ar putea fi folosite pentru finanțarea proiectelor comune la nivelul blocurilor de spațiu aerian funcțional. ***Dacă este cazul, proiectele comune ar trebui să aibă ca scop generarea unui set de capacități de bază interoperabile care să existe în toate statele membre.***

²⁰ JO L 95, 9.4.2009, p. 41

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Dacă nu sunt implementate mecanisme specifice, proiectele de investiții de la bordul aeronavelor sau de la sol privind Planul general pentru ATM pot fi desfășurate în mod necoordonat, ceea ce ar putea întârzia implementarea efectivă a tehnologiilor SESAR.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Conceptul de entitate de tipul administratorului de rețea joacă un rol central în îmbunătățirea performanței managementului traficului aerian la nivel de rețea, prin centralizarea furnizării anumitor servicii care sunt furnizate cel mai bine la nivel de rețea. Pentru a facilita soluționarea unei crize aviatice, administratorul de rețea ar trebui să asigure

(16) Conceptul de entitate de tipul administratorului de rețea joacă un rol central în îmbunătățirea performanței managementului traficului aerian la nivel de rețea, prin centralizarea furnizării anumitor servicii care sunt furnizate cel mai bine la nivel de rețea. Pentru a facilita soluționarea unei crize aviatice, administratorul de rețea ar trebui să asigure

coordonarea *unei* astfel de *crize*.

coordonarea *măsurilor care trebuie adoptate pentru a preveni o astfel de criză și pentru a reacționa în fața acesteia. În acest context, Comisia ar trebui să aibă responsabilitatea de a se asigura că nu intervine niciun conflict de interese între furnizarea de servicii centralizate și rolul organismului de evaluare a performanțelor.*

Justificare

Un organism al UE în calitate de autoritate de reglementare economică pentru sectorul ATM, aflat sub răspunderea Comisiei, ar garanta un nivel mai înalt de independență și flexibilitate.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Fiind convinsă că o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian poate fi atinsă numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii spațiului aerian din domeniul civil și militar, în principal pe baza conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian și a unei coordonări civil-militare efective, conform celor stabilite de OACI, Comisia dorește să accentueze importanța sporirii acestei cooperări între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

Amendamentul

(17) Fiind convinsă că o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian poate fi atinsă numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii spațiului aerian din domeniul civil și militar, în principal pe baza conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian și a unei coordonări civil-militare efective, conform celor stabilite de OACI, Comisia dorește să accentueze importanța sporirii acestei cooperări între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian **în vederea facilitării unei utilizări flexibile a spațiului aerian.**

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Acuratețea informațiilor privind statutul spațiului aerian și cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari are un impact direct asupra

Amendamentul

(18) Acuratețea informațiilor privind statutul spațiului aerian și cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari are un impact direct asupra

siguranței și eficienței operațiunilor. Accesul la timp la informații actualizate privind spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când completează sau modifică planurile lor de zbor.

siguranței și eficienței operațiunilor **și ar trebui să le îmbunătățească previzibilitatea**. Accesul la timp la informații actualizate privind spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când completează sau modifică planurile lor de zbor.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Zona geografică din regiunea OACI NAT acoperită de prezentul regulament ar trebui modificată pentru a ține seama de regimurile de prestări de servicii existente și viitoare și de necesitatea de a asigura coerența aplicării normelor în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană și al utilizatorilor spațiului aerian care operează în acea zonă.

Amendamentul

eliminat

Justificare

Includerea regiunii OACI din Atlanticul de Nord – NAT – este inadecvată întrucât aceasta este spațiu aerian de deasupra mării libere, care nu se încadrează în domeniul de aplicare al tratatelor UE.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Conceptul blocurilor funcționale de spațiu aerian instituite pentru a îmbunătăți cooperarea dintre **prestatorii** de servicii de navigație aeriană, reprezintă un important instrument de îmbunătățire a performanței sistemului ATM european. Pentru a

Amendamentul

(24) Conceptul blocurilor funcționale de spațiu aerian instituite pentru a îmbunătăți cooperarea dintre **furnizorii** de servicii de navigație aeriană, reprezintă un important instrument de îmbunătățire a performanței sistemului ATM european. Pentru a

consolida și mai mult acest instrument, *blocurile* funcționale de spațiu aerian *ar trebui să se concentreze mai mult pe performanță, pe baza parteneriatelor industriale, iar industriei ar trebui să i se acorde mai multă libertate de a le modifica pentru a atinge și, acolo unde este posibil, chiar pentru a depăși, obiectivele de performanță.*

completa acest instrument, *furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată încheia în mod liber parteneriate industriale bazate pe performanță care se pot suprapune cu blocurile* funcționale de spațiu aerian *instătuite.*

Justificare

Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt o inițiativă de stat și nu ar trebui să limiteze posibilitățile parteneriatelor industriale. Etichetarea parteneriatelor industriale drept un al doilea tip de blocuri funcționale de spațiu aerian ar putea, de asemenea, să creeze confuzie. Cu toate acestea, nu înseamnă că parteneriatele industriale nu pot impulsiona sau îmbunătăți performanța unui bloc funcțional de spațiu aerian (sau a mai multora).

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) Pentru a spori orientarea către client a **prestatorilor** de servicii de navigație aeriană și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, consultarea **și participarea** părților interesate la luarea celor mai importante decizii operaționale de către furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie mai eficace.

Amendamentul

(26) Pentru a spori orientarea către client a **furnizorilor** de servicii de navigație aeriană și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, consultarea părților interesate la luarea celor mai importante decizii operaționale de către furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie mai eficace.

Justificare

Responsabilitatea finală pentru investiții ar trebui să fie a furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP), întrucât aceștia sunt responsabili pentru realizarea obiectivelor de performanță. Problemele legate de nevoia de coordonare a investițiilor SESAR de la bordul aeronavelor și de la sol ar trebui abordate prin intermediul unor mecanisme adecvate din cadrul schemelor de tarifare.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(28) Pentru a lua în considerare evoluțiile de ordin tehnic sau operațional, în special prin modificarea anexelor sau prin suplimentarea dispozițiilor referitoare la administrarea rețelei **și la** sistemul de îmbunătățire a performanței, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Conținutul și scopul fiecărei delegări sunt stabilite în detaliu în articolele relevante. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

Amendamentul

(28) Pentru a lua în considerare evoluțiile de ordin tehnic sau operațional, în special prin modificarea anexelor sau prin suplimentarea dispozițiilor referitoare la administrarea rețelei, sistemul de îmbunătățire a performanței, **selectarea entității responsabile pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM (coordonatorul implementării) și definirea responsabilităților acesteia**, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Conținutul și scopul fiecărei delegări sunt stabilite în detaliu în articolele relevante. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(29) Atunci când adaugă funcții pe lista serviciilor de administrare a rețelei, Comisia ar trebui să întreprindă o consultare adecvată a părților interesate din industrie.

Amendamentul

(29) Atunci când adaugă funcții pe lista serviciilor de administrare a rețelei, Comisia ar trebui să întreprindă o consultare adecvată a părților interesate din industrie **și a partenerilor sociali**.

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește exercitarea competențelor de către autoritățile naționale de *supervizare*, furnizarea de servicii de asistență exclusive de către un furnizor de servicii sau grupări de *prestatori* de servicii, măsurile corective necesare pentru asigurarea respectării obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local, examinarea respectării legislației referitoare la schema de tarificare, guvernanta și adoptarea de proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei, blocurile funcționale de spațiu aerian, modalitățile de participare a părților interesate la cele mai importante decizii ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, accesul la date și protecția lor, informațiile aeronautice electronice și dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian, este necesar să se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²².

²² JO L 55, 28.2.2011, p.13.

Amendamentul

(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește exercitarea competențelor de către autoritățile naționale de *aviație*, furnizarea de servicii de asistență exclusive de către un furnizor de servicii sau grupări de *furnizori* de servicii, măsurile corective necesare pentru asigurarea respectării obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local, examinarea respectării legislației referitoare la schema de tarificare, guvernanta și adoptarea de proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei, blocurile funcționale de spațiu aerian, modalitățile de participare a părților interesate la cele mai importante decizii ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, accesul la date și protecția lor, informațiile aeronautice electronice și dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian, este necesar să se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²².

²² JO L 55, 28.2.2011, p.13.

Amendamentul 21

**Propunere de regulament
Considerentul 34**

Textul propus de Comisie

(34) Achiziționarea de servicii de asistență

Amendamentul

(34) ***Dacă este relevant***, achiziționarea de

trebuie să aibă loc, după caz, în conformitate cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii²³ și cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale²⁴. De asemenea, ar trebui să se țină seama de orientările stabilite în comunicarea interpretativă 2006/C179/02 a Comisiei privind legislația comunitară aplicabilă atribuirilor de contracte care nu fac obiectul sau care nu fac decât parțial obiectul dispozițiilor directivelor privind achizițiile publice²⁵, după caz.

²³ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

²⁴ JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

²⁵ JO C 179, 1.8.2006, p. 2.

servicii de asistență **ar trebui** să aibă loc, după caz, în conformitate cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii²³ și cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale²⁴. De asemenea, ar trebui să se țină seama de orientările stabilite în comunicarea interpretativă 2006/C179/02 a Comisiei privind legislația comunitară aplicabilă atribuirilor de contracte care nu fac obiectul sau care nu fac decât parțial obiectul dispozițiilor directivelor privind achizițiile publice²⁵, după caz.

²³ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

²⁴ JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

²⁵ JO C 179, 1.8.2006, p. 2.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

(35) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006 („declarația ministerială”) în cursul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, iar deplina conformitate cu declarația respectivă va fi asimilată conformității cu declarația din 1987.

Amendamentul

(35) Regatul Spaniei și Regatul Unit au convenit la Londra, la 2 decembrie 1987, prin intermediul unei declarații comune a miniștrilor de afaceri externe ai ambelor state, un regim pentru o mai bună cooperare în ceea ce privește utilizarea aeroportului Gibraltar. Acest regim nu a fost pus în aplicare până în prezent.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(36) Prezentul regulament se aplică pe deplin aeroportului Gibraltar în contextul și în temeiul declarației ministeriale. Fără a aduce atingere declarației ministeriale, aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar, precum și toate măsurile care decurg din aplicarea acestuia respectă pe deplin declarația respectivă și toate aranjamentele conținute în aceasta.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 24

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Prezentul regulament stabilește regulile pentru crearea și funcționarea adecvată a cerului unic european, cu scopul de a asigura normele actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea **paneuropeană** coerentă de rute, un spațiu aerian operațional integrat, **sisteme de** gestionare a rețelei și **de** management al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și interoperabilitate, în folosul utilizatorilor spațiului aerian.

Amendamentul

(1) Prezentul regulament stabilește regulile pentru crearea și funcționarea adecvată a cerului unic european, cu scopul de a asigura normele actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian, **cum ar fi reducerea impactului asupra climei**, și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea coerentă de rute **paneuropeană și, pe baza unor acorduri specifice cu țările învecinate, incluzând țări terțe**, un spațiu aerian operațional integrat, **o** gestionare a rețelei și **un** management al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și interoperabilitate, în folosul utilizatorilor spațiului aerian.

Justificare

Implementarea cerului unic european a fost amânată, printre altele, din cauza unor insuficiente coordonări și implementări a tehnologiilor atât la sol, cât și, într-un grad mai scăzut, în aer. Funcția unui „coordonator al implementării” ar asigura coordonarea, monitorizarea și supravegherea procesului.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunile **ICAO** EUR, AFI și **NAT** în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu prezentul regulament. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Amendamentul

(4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunile **OACI** EUR și AFI în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu prezentul regulament. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Justificare

Includerea regiunii OACI din Atlanticul de Nord – NAT – este inadecvată întrucât aceasta este spațiu aerian de deasupra mării libere, care nu se încadrează în domeniul de aplicare al tratatelor UE.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(5) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și, respectiv, Regatului Unit **în controversa referitoare** la suveranitatea teritoriului pe care este situat aeroportul.

este situat aeroportul.

Justificare

La 20 noiembrie 2012, Spania a comunicat oficial UE că nu poate accepta ca în Regulamentul UE privind aviația civilă să se continue să se facă referire la așa-numita „Declarație ministerială de la Córdoba” din anul 2006. În consecință, Spania a solicitat revenirea la situația anterioară anului 2006, mai exact, la suspendarea aplicării legislației europene în domeniul aviației civile astfel cum este prevăzut în amendamentul prezentat.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului din Gibraltar este suspendată până la începerea aplicării regimului prevăzut în declarația comună a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Regatului Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul cu privire la data de la care se va aplica regimul respectiv.

Justificare

La 20 noiembrie 2012, Spania a comunicat oficial UE că nu poate accepta ca în Regulamentul UE privind aviația civilă să se continue să se facă referire la așa-numita „Declarație ministerială de la Córdoba” din anul 2006. În consecință, Spania a solicitat revenirea la situația anterioară anului 2006, mai exact, la suspendarea aplicării legislației europene în domeniul aviației civile astfel cum este prevăzut în amendamentul prezentat.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7. „managementul spațiului aerian”
înseamnă un serviciu de planificare cu

7. „managementul spațiului aerian”
înseamnă un serviciu de planificare cu

obiectivul primar de a utiliza la **maxim** spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

obiectivul primar de a utiliza la **maximum** spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian pe baza cerințelor pe termen scurt **și o funcție strategică asociată cu configurarea spațiului aerian**;

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 12

Textul propus de Comisie

12. „serviciu de control zonal” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate **într-un bloc de spațiu aerian**;

Amendamentul

12. „serviciu de control zonal” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate **într-o zonă de control**;

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 15

Textul propus de Comisie

15. „criză aviatică” înseamnă circumstanțele în care capacitatea spațiului aerian este redusă în mod anormal ca urmare a unor condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau a indisponibilității unor mari părți ale spațiului aerian din motive naturale sau politice;

Amendamentul

15. „criză aviatică” înseamnă circumstanțele în care capacitatea spațiului aerian este redusă în mod anormal ca urmare a unor condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau a indisponibilității unor mari părți ale spațiului aerian din motive naturale, **medicale, de securitate, militare** sau politice;

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 16

Textul propus de Comisie

16. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii **de navigație aeriană**;

Amendamentul

16. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii **furnizate de aceeași**

entitate;

Amendamentul 32

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 17

Textul propus de Comisie

17. „certificat” înseamnă un document emis de o autoritate națională de *supervizare* în orice formă, în conformitate cu dreptul *intern*, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind *furnizarea unui anumit serviciu*;

Amendamentul

17. „certificat” înseamnă un document emis de *Agenția Europeană pentru Aviație (EAA) sau de* o autoritate națională de *aviație* în orice formă, în conformitate cu dreptul *relevant*, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind *desfășurarea unei anumite activități*;

Amendamentul 33

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

18a. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN) înseamnă o rețea paneuropeană de sisteme și componente, precum și foile de parcurs privind modificările operaționale și tehnologice esențiale descrise în Planul general pentru ATM, permițând furnizarea unor servicii de navigație aeriană pe deplin interoperabile, incluzând interfațele de la frontierele cu țările terțe, în vederea îndeplinirii obiectivelor de performanță stabilite de prezentul regulament;

Amendamentul 34

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 19

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

19. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea EATMN;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

19a. „coordonator al implementării” înseamnă un grup de părți operaționale selectat de Comisie prin intermediul unei cereri de propuneri, responsabil pentru managementul guvernantei punerii în aplicare a Planului general pentru ATM;

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 24

Textul propus de Comisie

Amendamentul

24. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care **se bazează pe cerințe operaționale și care** este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate **cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian,** cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

24. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate **prin cooperarea consolidată** dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

25a. „factor uman” înseamnă condițiile sociale, culturale și de personal din sectorul ATM;

Justificare

Factorul uman trebuie monitorizat și pus în centrul cadrului SES, în special având în vedere schimbările operaționale semnificative implicate de Planul general pentru ATM.

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 31

Textul propus de Comisie

Amendamentul

31. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru prestarea de servicii ATC;

31. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru prestarea **cât mai eficientă** de servicii ATC;

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 33

Textul propus de Comisie

Amendamentul

33. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și de sol, **precum** și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

33. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și **sau** de sol și **sau** echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 36

Textul propus de Comisie

36. „autoritate națională de **supervizare**” înseamnă **organismul sau organismele naționale cărora** un stat membru **le-a** delegat sarcinile de **supervizare în conformitate cu** prezentul regulament, **precum și autoritățile naționale competente cărora le-au fost delegate sarcinile prevăzute la articolul 8b din** Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

Amendamentul

36. „autoritate națională de **aviație**” înseamnă un **organism național căruia un** stat membru **i-a** delegat sarcinile **prevăzute** de prezentul regulament și **de** Regulamentul (CE) nr. 216/2008 **și acreditat de EEA**;

Amendamentul 41

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 37

Textul propus de Comisie

37. „servicii de asistență” înseamnă servicii **de navigație aeriană altele decât serviciile de trafic aerian**, precum și alte servicii și activități, care sunt asociate, și vin în sprijinul, furnizării de servicii de navigație aeriană;

Amendamentul

37. „servicii de asistență” înseamnă servicii **CNS (comunicație, navigație și supraveghere), MET (informații meteorologice) și AIS (informații aeronautice)**, precum și alte servicii și activități, care sunt asociate și vin în sprijinul furnizării de servicii de navigație aeriană;

Amendamentul 42

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 38 a (nou)

Textul propus de Comisie

38a. „parteneriat industrial” înseamnă acorduri de cooperare, în cadrul unui contract încheiat cu scopul de a îmbunătăți managementul traficului aerian între diverși furnizori de servicii de navigație aeriană, inclusiv administratorii de rețea, utilizatorii de spațiu aerian, aeroporturi sau alți actori economici de acest tip;

Amendamentul

Amendamentul 43

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 38 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

38b. „spațiu aerian integrat operațional” înseamnă spațiul aerian controlat, cu dimensiuni definite, cuprinzând spațiul aerian european și, în urma unor acorduri adecvate, cel al țărilor terțe învecinate, în cadrul căruia se utilizează o structură de alocare și de repartizare a timpului dinamică, resurse de îmbunătățire a performanțelor controlorilor, servicii de navigație aeriană pe deplin interoperabile și soluții combinate în vederea unei utilizări optime, previzibile și sigure a spațiului aerian pentru crearea cerului unic european;

Amendamentul 44

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 38 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

38c. „planuri locale de performanță” înseamnă planuri stabilite de una sau mai multe autorități naționale de aviație la nivel local, adică la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian, la nivel regional sau național;

Amendamentul 45

Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 38 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

38d. „entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi pot fi conferite anumite atribuții de certificare sau de

supraveghere de către agenție sau de către o autoritate națională de aviație, sub controlul și responsabilitatea acesteia.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Articolul 3 – titlu

Textul propus de Comisie

Autoritățile naționale de *supervizare*

Amendamentul

Autoritățile naționale de *aviație*

Amendamentul 47

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, **unul sau mai multe organisme** în calitate de autoritate națională de *supervizare* care să își asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament .

Amendamentul

(1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, **un organism** în calitate de autoritate națională de *aviație* care să își asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament **și al Regulamentului (CE) nr. 216/2008.**

Amendamentul 48

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Autoritățile naționale de *supervizare* sunt distincte din punct de vedere juridic și independente în special din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, față de orice **furnizori de servicii de navigație aeriană sau față de orice** entitate publică sau privată **interesată** de activitățile unor astfel de **furnizori** .

Amendamentul

(2) Autoritățile naționale de *aviație* sunt distincte din punct de vedere juridic și independente în special din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, **dispunând de o alocare bugetară anuală separată**, față de orice **întreprindere, organizație**, entitate publică sau privată **sau personal care intră în sfera activității autorității, astfel cum prevede prezentul regulament și articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau care are un interes în** activitățile unor

astfel de **entități**.

Amendamentul 49

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Fără a aduce atingere alineatului (2), autoritățile naționale de **supervizare** pot fi cuplate, din punct de vedere organizațional, cu alte organisme de reglementare și/sau autorități responsabile cu siguranța.

Amendamentul

(3) Fără a aduce atingere alineatului (2), autoritățile naționale de **aviație** pot fi cuplate, din punct de vedere organizațional, cu alte organisme de reglementare și/sau autorități responsabile cu siguranța.

Amendamentul 50

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Autoritățile naționale de **supervizare care nu sunt distincte, din punct de vedere juridic, de orice furnizor de servicii de navigație aeriană sau de orice entitate publică sau privată interesată de activitățile unor astfel de furnizori, conform articolului 2**, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, **trebuie să îndeplinească această cerință până** cel târziu la 1 ianuarie 2020.

Amendamentul

(4) Autoritățile naționale de **aviație asigură respectarea dispozițiilor prevăzute la prezentul articol la** data intrării în vigoare a prezentului regulament **sau** cel târziu la 1 ianuarie 2017.

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Autoritățile naționale de **supervizare** își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. . În mod concret, ele trebuie organizate, dotate cu angajați, gestionate și finanțate astfel încât să aibă posibilitatea de a-și exercita

Amendamentul

(5) Autoritățile naționale de **aviație** își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. În mod concret, ele trebuie organizate, dotate cu angajați, gestionate și finanțate astfel încât să aibă posibilitatea de a-și exercita competențele

competențele în acest mod. .

în acest mod. .

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(6) Personalul autorităților naționale de *supervizare*:

Amendamentul

(6) Personalul autorităților naționale de *aviație*:

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) este recrutat în conformitate cu norme clare și transparente care îi garantează independența și, *în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea de decizii strategice, acestea sunt numite de guvernul național sau de consiliul de miniștri sau de o altă autoritate publică care nu controlează sau nu beneficiază direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană*;

Amendamentul

(a) este recrutat în conformitate cu norme și *criterii* clare și transparente care îi garantează independența;

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) este selectat în urma unei proceduri transparente, pe baza competențelor specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante, *printre altele, în domeniul auditului și al serviciilor și sistemelor de navigație aeriană*;

Amendamentul

(b) este selectat în urma unei proceduri transparente, pe baza competențelor specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante;

Amendamentul 55

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 6 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) nu este detașat din cadrul furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) sau din întreprinderi aflate sub controlul ANSP;

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 6 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) acționează independent, ***în special față de orice interese legate de furnizorii de servicii de navigație aeriană*** și nu caută să obțină sau nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern sau niciunei entități publice sau private atunci când îndeplinește funcțiile autorității naționale de ***supervizare***;

(c) acționează independent și nu caută să obțină sau nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern sau niciunei entități publice sau private atunci când îndeplinește funcțiile autorității naționale de ***aviație, fără a aduce atingere cooperării strânse cu alte autorități naționale relevante***;

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 6 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditul sau cu alte funcții direct legate de ***supervizarea obiectivelor*** de performanță ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, acestea nu dețin nicio poziție profesională sau responsabilitate în cadrul niciunui dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de ***supervizare***, timp de ***cel puțin un an***.

(e) în ceea ce privește persoanele ***care au fost*** responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditul sau cu alte funcții direct legate de ***obiectivele de supervizare sau de performanță*** ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană ***pentru mai mult de șase luni***, acestea nu dețin nicio poziție profesională sau responsabilitate în cadrul niciunui dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de ***aviație***, timp de:

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – litera e – punctul i (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) cel puțin 12 luni pentru personalul cu funcții de conducere;

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – litera e – punctul ii (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) cel puțin șase luni pentru personalul fără funcții de conducere;

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) membrii conducerii de nivel superior a autorității sunt numiți pentru un mandat fix de trei până la șapte ani, care poate fi reînnoit o dată, și pot fi destituiți pe parcursul mandatului lor numai dacă nu mai îndeplinesc condițiile prevăzute de prezentul articol sau s-au făcut vinovați de abuz în serviciu în temeiul dreptului intern.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de **supervizare** dețin resursele și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. Autoritățile naționale de **supervizare** au autoritate deplină pentru recrutarea și managementul personalului lor, în baza creditelor proprii care provin, printre altele, din tarifele de rută ce urmează să fie stabilite în funcție de sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea în conformitate cu articolul 4.

Amendamentul

(7) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de **aviație** dețin resursele și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. Autoritățile naționale de **aviație** au autoritate deplină pentru recrutarea și managementul personalului lor, în baza creditelor proprii care provin, printre altele, din tarifele de rută ce urmează să fie stabilite în funcție de sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea în conformitate cu articolul 4.

Amendamentul 62

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de **supervizare**, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu prezentul articol .

Amendamentul

(8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de **aviație**, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu prezentul articol.

Amendamentul 63

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

(9) Comisia stabilește norme detaliate privind modalitățile de recrutare și procedurile de selecție pentru aplicarea alineatului (6) literele (a) și (b). Respectivul acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Amendamentul

(9) Comisia stabilește norme detaliate privind modalitățile de recrutare și procedurile de selecție pentru aplicarea alineatului (6) literele (a) și (b). Respectivul acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3) **și precizează:**

Amendamentul 64

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 9 – litera a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) nivelul de separare solicitat de autoritatea de numire pentru orice întreprindere, organizație, entitate publică sau privată sau personal care intră în sfera activității autorității, astfel cum prevede articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau care are un interes în activitățile acestor entități în vederea menținerii unui echilibru între evitarea conflictelor de interese și eficiența administrativă;

Amendamentul 65

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 9 – litera b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) calificările tehnice relevante necesare ale personalului implicat în audituri.

Amendamentul 66

Propunere de regulament Articolul 4 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Sarcinile autorităților naționale de **supervizare**

Sarcinile autorităților naționale de **aviație**

Amendamentul 67

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(1) Autorităților naționale de **supervizare prevăzute la articolul 3** li se atribuie în special următoarele sarcini:

Amendamentul

(1) Autorităților naționale de **aviație** li se atribuie în special următoarele sarcini:

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) asigurarea supervizării a aplicării prezentului regulament, în special cu privire la funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză.

Amendamentul

(a) asigurarea supervizării a aplicării prezentului regulament **și a Regulamentului (CE) nr. 216/2008**, în special cu privire la funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză;

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) **acordarea de certificate furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 8b** din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și **supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost acordate**;

Amendamentul

(b) **îndeplinirea sau delegarea, completă sau parțială, a sarcinilor enumerate la articolele 8b, 8c și 10** din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și **îndeplinirea sarcinii de supraveghere a aplicării prezentului regulament, în special în ceea ce privește funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană legate de spațiul aerian care intră în responsabilitatea statelor membre**;

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) emiterea de licențe, calificări, mențiuni și certificate pentru controlorii de trafic aerian în conformitate cu articolul 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost emise;

eliminat

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) monitorizarea punerii în aplicare a schemei de tarifare în conformitate cu articolele 12 și 13;

(e) monitorizarea punerii în aplicare a schemei de tarifare în conformitate cu articolele 12 și 13, **inclusiv cu dispozițiile privind subvenționarea încrucișată menționată la articolul 13 alineatul (7);**

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) prezentarea către autoritățile relevante din statul membru, EAA și Comisie de rapoarte anuale cu privire la modul de îndeplinire a sarcinilor lor și la activitățile desfășurate. Aceste rapoarte prezintă măsurile luate și rezultatele obținute în ceea ce privește fiecare sarcină menționată la prezentul articol;

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Fiecare autoritate națională de **supervizare** organizează inspecții și evaluări corespunzătoare pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste acțiuni.

Amendamentul

(2) Fiecare autoritate națională de **aviație** organizează inspecții și evaluări corespunzătoare pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste acțiuni, **iar statul membru relevant oferă toată asistența necesară pentru a se asigura eficacitatea monitorizării conformității.**

Amendamentul 74

Propunere de regulament
Articolul 5 – titlu

Textul propus de Comisie

Cooperarea dintre autoritățile naționale de **supervizare**

Amendamentul

Cooperarea dintre autoritățile naționale de **aviație**

Amendamentul 75

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Autoritățile naționale de **supervizare** fac schimb de informații cu privire la activitatea lor și la principiile, practicile și procedurile decizionale, precum și cu privire la punerea în aplicare a legislației Uniunii. Ele cooperează cu scopul de a-și coordona activitatea decizională în întreaga Uniune. Autoritățile naționale de **supervizare** fac parte dintr-o rețea care se întrunește la intervale regulate și în cadrul căreia colaborează. **Comisia și Agenția Uniunii Europene pentru Aviație (denumită în continuare „EAA”) sunt membre ale rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și îi adresează recomandări, atunci când este cazul.** Comisia și EAA facilitează cooperarea

Amendamentul

Autoritățile naționale de **aviație** fac schimb de informații cu privire la activitatea lor și la principiile, practicile și procedurile decizionale, precum și cu privire la punerea în aplicare a legislației Uniunii. Ele cooperează cu scopul de a-și coordona activitatea decizională în întreaga Uniune. Autoritățile naționale de **aviație** fac parte dintr-o rețea care se întrunește la intervale regulate și **cel puțin o dată pe an și** în cadrul căreia colaborează. Comisia și EAA facilitează cooperarea activă a autorităților naționale de **aviație**, precum și schimbul și utilizarea reciprocă de personal dintre autoritățile naționale de **aviație**.

activă a autorităților naționale de *supervizare*, precum și schimbul și utilizarea reciprocă de personal dintre autoritățile naționale de *supervizare*, pe baza unui grup de experți ce urmează să fie înființat de EAA în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Rețeaua respectivă poate, printre altele:

- (a) să elaboreze și să disemineze metodologii și orientări simplificate privind punerea în aplicare a sarcinilor autorităților enumerate la articolul 4;*
- (b) să ofere asistență autorităților naționale de aviație individuale privind aspecte normative;*
- (c) să furnizeze avize Comisiei și EAA privind elaborarea de norme și certificarea;*
- (d) să furnizeze avize, orientări și recomandări menite să faciliteze furnizarea de servicii transfrontaliere;*
- (e) să elaboreze soluții comune care să fie implementate la nivelul a două sau mai multe state pentru a se îndeplini obiectivele Planului general pentru ATM sau ale Convenției de la Chicago.*

Justificare

Scopul și sarcinile rețelei trebuie prezentate mai în detaliu. În mod special, în plus față de sarcinile NSA conforme cu articolul 4, ar fi indicat să se identifice obstacolele din calea furnizării transfrontaliere de servicii, atât pentru a se rezolva cazurile bilaterale, cât și pentru a se oferi consultanță Comisiei cu privire la elaborarea de norme.

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Sub rezerva normelor privind protecția datelor prevăzute la articolul 22 din prezentul regulament și în Regulamentul

Amendamentul

Sub rezerva normelor privind protecția datelor prevăzute la articolul 22 din prezentul regulament și în

(CE) nr. 45/2001, Comisia *sprijină* schimbul de informații, *menționat în prezentul alineat la primul și al doilea paragraf*, între membrii rețelei, eventual cu ajutorul unor instrumente electronice, respectând totodată confidențialitatea secretelor comerciale ale *furnizorilor de servicii de navigație aeriană*.

Regulamentul (CE) nr. 45/2001, Comisia *furnizează o platformă pentru* schimbul de informații între membrii rețelei, eventual cu ajutorul unor instrumente electronice, respectând totodată confidențialitatea secretelor comerciale ale *întreprinderilor, organizațiilor sau entităților implicate*.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Autoritățile naționale de *supervizare* cooperează îndeaproape, inclusiv prin intermediul unor acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

Amendamentul

(2) Autoritățile naționale de *aviație* cooperează îndeaproape, inclusiv prin intermediul unor acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian *care se extind asupra spațiului aerian aflat sub responsabilitatea a mai mult de un stat membru*, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea prevăzută *în prezentul articol* cu privire la furnizorii de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii legate de aceste blocuri. Autoritățile naționale de *supervizare* în cauză întocmesc un plan, precizând modalitățile de cooperare menite să contribuie la punerea în practică a acordului respectiv.

Amendamentul

(3) În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea prevăzută *la articolul 4* cu privire la furnizorii de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii legate de aceste blocuri. Autoritățile naționale de *aviație* în cauză întocmesc un plan, precizând modalitățile de cooperare menite să contribuie la punerea în practică a acordului respectiv.

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Autoritățile naționale de **supervizare** cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare a prezentului regulament și a cerințelor comune aplicabile adoptate în conformitate cu articolul 8b alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 .

Amendamentul

(4) Autoritățile naționale de **aviație** cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare a prezentului regulament și a cerințelor comune aplicabile adoptate în conformitate cu articolul 8b alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 .

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru , dispozițiile menționate la alineatele (2) și (4) includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) și **rezultatele** acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii.

Amendamentul

(5) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, dispozițiile menționate la alineatele (2), **(3)** și (4) includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) și **a rezultatelor** acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii.

Justificare

Recunoașterea reciprocă este, de asemenea, importantă în ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian.

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de **supervizare** pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la împărțirea responsabilităților privind sarcinile de supervizare, în cazul în care acest lucru este permis de legea națională.

Amendamentul

(6) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de **aviație** pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la împărțirea responsabilităților privind sarcinile de supervizare, în cazul în care acest lucru este permis de legea națională.

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Autoritățile naționale de **supervizare** pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile **și** evaluările **menționate la articolul 4 alineatul (2)** unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa I.

Amendamentul

(1) **EEA și** autoritățile naționale de **aviație** pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile, evaluările **și alte sarcini prevăzute de prezentul regulament** unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa I.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Astfel de delegări **acordate de o autoritate națională de supervizare** sunt valabile pe teritoriul Uniunii pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. Autoritățile naționale de **supervizare** pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Uniune cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.

Amendamentul

(2) Astfel de delegări sunt valabile pe teritoriul Uniunii pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. **EEA și** autoritățile naționale de **aviație** pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Uniune cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) **Statele membre** informează Comisia, **EAA și** celelalte state membre cu privire la entitățile calificate cărora le-au delegat sarcini în conformitate cu alineatul (1) , indicând domeniul de responsabilitate al fiecărei entități , numărul de identificare al acesteia , precum și orice modificări efectuate în acest sens . Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene lista entităților calificate , numerele lor de identificare și domeniile lor de competență și actualizează permanent lista.

Amendamentul

(3) **EAA și autoritățile naționale de aviație** informează Comisia, celelalte state membre **și, după caz, EAA** cu privire la entitățile calificate cărora le-au delegat sarcini în conformitate cu alineatul (1), indicând domeniul de responsabilitate al fiecărei entități, numărul de identificare al acesteia, precum și orice modificări efectuate în acest sens. Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene lista entităților calificate, numerele lor de identificare și domeniile lor de competență și actualizează permanent lista.

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) **Statele membre** retrag delegarea unei entități calificate care nu mai îndeplinește cerințele stabilite în anexa I . Statul membru informează imediat Comisia, **EAA și** celelalte state membre cu privire la aceasta.

Amendamentul

(4) **EAA și autoritățile naționale de aviație** retrag delegarea unei entități calificate care nu mai îndeplinește cerințele stabilite în anexa I. Statul membru informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Autoritățile naționale de **supraveghere** , hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor

Amendamentul

(1) Autoritățile naționale de **aviație**, hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor

profesionale de reprezentare a personalului în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor lor , în punerea în aplicare a cerului unic european.

profesionale de reprezentare a personalului în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor lor, în punerea în aplicare a cerului unic european.

Amendamentul 87

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Uniunii se face sub rezerva certificării de către autoritățile naționale de *supervizare* sau de către EAA sau al unei declarații adresate acestora în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 .

Amendamentul

(1) Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Uniunii se face sub rezerva certificării de către autoritățile naționale de *aviație* sau de către EAA sau al unei declarații adresate acestora în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 .

Amendamentul 88

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Emiterea de certificate conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile *statelor membre*, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor din interiorul Uniunii . *În ceea ce privește serviciile de asistență, această posibilitate este condiționată de respectarea articolului 10 alineatului (2).*

Amendamentul

(4) Emiterea de certificate conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile *oricărui stat membru*, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor din interiorul Uniunii *și din țările terțe învecinate, după caz, în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian, conform unui acord reciproc între părțile relevante.*

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Cu privire la blocurile funcționale de

Amendamentul

(5) Cu privire la blocurile funcționale de

spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 16 , **care se extind asupra spațiului aerian de care sunt responsabile mai multe state membre**, statele membre în cauză desemnează împreună, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de stabilirea blocului de spațiu aerian.

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 10

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că, în conformitate cu prezentul articol, furnizorii de servicii de asistență **sunt în măsură** să concureze în cadrul Uniunii în condiții de echitate, nediscriminare și transparență, în scopul furnizării acestor servicii.

Cerința stabilită în prezentul articol trebuie respectată până cel târziu la 1 ianuarie 2020.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că **furnizarea** de servicii de **trafic aerian și furnizarea** de servicii de asistență **sunt două activități distincte. Această distincție implică și cerința ca serviciile de trafic aerian și serviciile de asistență să fie furnizate de întreprinderi diferite.**

(3) La alegerea **furnizorului** de servicii de asistență, entitatea care achiziționează respectivele servicii **trebuie să țină seama, în special, de rentabilitate, de calitatea globală și de siguranța serviciilor.**

spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 16, statele membre în cauză desemnează împreună, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de stabilirea blocului de spațiu aerian.

Amendamentul

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că, în conformitate cu prezentul articol, **nu există impedimente legale pentru** furnizorii de servicii de asistență **care să îi împiedice** să concureze în cadrul Uniunii în condiții de echitate, nediscriminare și transparență, în scopul furnizării acestor servicii.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că **furnizorii** de servicii de **navigație aeriană, atunci când își elaborează planurile lor de afaceri, solicită oferte de la diferiți furnizori de servicii de asistență, cu scopul de a alege furnizorul cel mai bun din punct de vedere financiar și calitativ. Organismul de examinare a performanței, prevăzut la articolul 11 alineatul (2) monitorizează respectarea dispozițiilor prezentului alineat atunci când evaluează planurile de performanță.**

(3) La alegerea **unui furnizor extern** de servicii de asistență **se respectă dispozițiile Directivei 2004/18/CE. În special, rentabilitatea și eficiența energetică, calitatea globală, interoperabilitatea și**

***siguranța serviciilor, precum și
transparența procesului de achiziții
reprezintă criteriile de selecție obligatorii
pentru entitatea care achiziționează
respectivul serviciu.***

(4) Un furnizor de servicii de asistență poate fi ales să furnizeze servicii în spațiul aerian al unui stat membru numai dacă:

(a) este certificat în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(b) sediul principal unde își desfășoară activitatea se află pe teritoriul unui stat membru;

(c) statele membre și/sau resortisanții ai statelor membre dețin peste 50% din furnizorul de servicii și exercită un control efectiv asupra acestuia, în mod direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, cu excepția dispozițiilor unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; precum și

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

(5) Serviciile de asistență din domeniul operațiunilor EATMN pot fi furnizate în mod centralizat de către administratorul de rețea, prin adăugarea respectivelor servicii la serviciile menționate la articolul 17 alineatul (2), în conformitate cu articolul 17 alineatul (3). Aceste servicii pot fi totodată furnizate pe bază exclusivă de către un furnizor de servicii de navigație aeriană sau de grupuri de furnizori de servicii, în special serviciile legate de furnizarea de infrastructuri ATM. Comisia indică modalitățile de selectare a furnizorilor sau a grupurilor de furnizori de servicii, pe baza capacității profesionale și a abilității de a furniza servicii în mod imparțial și rentabil, și întocmește o evaluare globală a costurilor și beneficiilor estimate ale furnizării serviciilor de asistență în mod centralizat. Respectivul acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare

(4) Un furnizor de servicii de asistență poate fi ales să furnizeze servicii în spațiul aerian al unui stat membru numai dacă:

(a) este certificat în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(b) sediul principal unde își desfășoară activitatea se află pe teritoriul unui stat membru;

(c) statele membre și/sau resortisanții ai statelor membre dețin peste 50% din furnizorul de servicii și exercită un control efectiv asupra acestuia, în mod direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, cu excepția dispozițiilor unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; precum și

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

(5) Serviciile de asistență din domeniul operațiunilor EATMN pot fi furnizate în mod centralizat de către administratorul de rețea, prin adăugarea respectivelor servicii la serviciile menționate la articolul 17 alineatul (2), în conformitate cu articolul 17 alineatul (3). Aceste servicii pot fi totodată furnizate pe bază exclusivă de către un furnizor de servicii de navigație aeriană sau de grupuri de furnizori de servicii, în special serviciile legate de furnizarea de infrastructuri ATM. Comisia indică modalitățile de selectare a furnizorilor sau a grupurilor de furnizori de servicii, pe baza capacității profesionale și a abilității de a furniza servicii în mod imparțial și rentabil, și întocmește o evaluare globală a costurilor și beneficiilor estimate ale furnizării serviciilor de asistență în mod centralizat. Respectivul acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare

menționată la articolul 27 alineatul (3).
Comisia desemnează furnizori sau grupări
ale acestora în conformitate cu actele de
punere în aplicare respective.

menționată la articolul 27 alineatul (3).
Comisia desemnează furnizori sau grupări
ale acestora în conformitate cu actele de
punere în aplicare respective.

***(5a) Comisia stabilește norme detaliate
care prevăd modalitățile de selecție a
serviciilor vizate de prezentul articol.
Respectivele acte de punere în aplicare
sunt adoptate în conformitate cu
procedura de examinare menționată la
articolul 27 alineatul (3).***

***(5b) Comisia efectuează un studiu global
privind impactul operațional, economic,
social și de siguranță al introducerii de
principii de piață pentru furnizarea de
servicii de asistență și prezintă studiul
respectiv Parlamentului European și
Consiliului până la 1 ianuarie 2016.
Studiul ia în considerare punerea în
aplicare a Planului general pentru ATM
și impactul tehnologiilor SESAR asupra
sectorului serviciilor de asistență.***

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) obiective de performanță la
nivelul Uniunii și obiective de performanță
conexe la nivel local referitoare la
domeniile esențiale de performanță, cum ar
fi siguranța, mediul, capacitatea și
rentabilitatea;

Amendamentul

(a) obiective de performanță la nivelul
Uniunii și obiective de performanță conexe
la nivel local referitoare la domeniile
esențiale de performanță, cum ar fi
siguranța, mediul, capacitatea și
rentabilitatea, ***în conformitate cu
obiectivele de nivel înalt din Planul
general pentru ATM stabilite pentru o
întreagă perioadă de referință;***

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) planuri **la nivel național sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian**, incluzând obiectivele de performanță, care să asigure conformitatea cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și cu obiectivele de performanță conexe la nivel local ; precum și

Amendamentul

(b) planuri **locale de performanță**, incluzând obiectivele de performanță, care să asigure conformitatea cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și cu obiectivele de performanță conexe la nivel local; precum și

Amendamentul 93
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Comisia autorizează un organism independent, imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor”. Rolul **organismului de evaluare a performanțelor** este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de **supervizare**, și de a sprijini autoritățile naționale de **supervizare, la cerere**, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Asistența tehnică în beneficiul **organismului de evaluare a performanțelor** poate fi acordată de EAA și Eurocontrol sau de o altă entitate competentă .

Amendamentul

(2) Comisia autorizează un organism independent, imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor” **(PRB). PRB este instituit ca autoritate de reglementare economică europeană sub supravegherea Comisiei, începând de la 1 iulie 2015.** Rolul **PRB** este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de **aviație**, și de a sprijini și **monitoriza** autoritățile naționale de **aviație** în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). **PRB este funcțional și separat din punct de vedere juridic de orice furnizor de servicii, de la nivel național sau paneuropean.** Asistența tehnică în beneficiul **PRB** poate fi acordată de EAA, **administratorul de rețea**, Eurocontrol sau de o altă entitate competentă.

Amendamentul 94

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Planurile **naționale sau planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian** menționate la alineatul (1) litera (b) sunt elaborate de autoritățile naționale de **supervizare** și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele locale obligatorii și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul (statele) membru (membre). Elaborarea planurilor face obiectul **colaborării** cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Conformitatea planurilor **stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian** și obiectivele locale cu obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii și cu obiectivele de la nivel local este evaluată de Comisie în colaborare cu **organismul de evaluare a performanțelor** .

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care Comisia constată că planurile **stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau** obiectivele locale nu corespund obiectivelor de la nivelul Uniunii, aceasta poate solicita statelor membre în cauză să

Amendamentul

(3) Planurile **locale de performanță** menționate la alineatul (1) litera (b) sunt elaborate de autoritățile naționale de **aviație** și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele locale obligatorii și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul (statele) membru (membre). Elaborarea planurilor face obiectul **consultării cu Comisia, cu PRB,** cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.

Amendamentul

Conformitatea planurilor **locale de performanță** și obiectivele locale cu obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii și cu obiectivele de la nivel local este evaluată de Comisie în colaborare cu **PRB**.

Amendamentul

În cazul în care Comisia constată că planurile **locale de performanță** sau obiectivele locale nu corespund obiectivelor de la nivelul Uniunii, aceasta poate solicita statelor membre în cauză să ia măsurile corective necesare. Actele de

ia măsurile corective necesare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 27 alineatul (2) .

punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 27 alineatul (2) .

Amendamentul 97

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local .

Amendamentul

(6) Comisia **și EAA, împreună cu PRB**, evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local.

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale serviciilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, **de EAA**, de autoritățile naționale de **aviație**, de statele membre și de Eurocontrol;

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air

Amendamentul

(b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air

Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și rentabilității, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;

Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității, rentabilității și **factorului uman**, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor. **Se acordă o atenție deosebită indicatorilor de performanță privind siguranța;**

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) stabilirea și revizuirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii și a unor obiective de performanță conexe la nivel local, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;

Amendamentul

(c) stabilirea și revizuirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii și a unor obiective de performanță conexe la nivel local, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. **Sunt stabilite obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru a se asigura că fiecare bloc funcțional de spațiu aerian păstrează un nivel de flexibilitate suficient în vederea obținerii celor mai bune rezultate;**

Justificare

Există o necesitate de a impulsiona blocurile funcționale de spațiu aerian pentru a fi mai performante, asigurându-se în același timp că obiectivele la nivelul Uniunii nu elimină flexibilitatea necesară pentru a obține rezultate mai bune.

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera d – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(d) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de **supervizare** a planurilor de performanță **naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian**, cuprinzând obiectivele de performanță locale și sistemul de stimulente. Planurile de performanță:

Amendamentul

(d) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de **aviație** a planurilor **locale** de performanță, cuprinzând obiectivele de performanță locale și sistemul de stimulente. Planurile de performanță:

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera d – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

Amendamentul

(i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, **care ar trebui, la rândul lor, să ia în considerare punerea în aplicare a Planului general pentru ATM;**

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) evaluarea obiectivelor de performanță locale pe baza planului **național sau al planului de la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;**

Amendamentul

(e) evaluarea obiectivelor de performanță locale pe baza planului **local de performanță;**

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) monitorizarea planurilor de performanță **naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian**, incluzând mecanisme de

Amendamentul

(f) monitorizarea planurilor **locale** de performanță, incluzând mecanisme de alertă adecvate;

alertă adecvate;

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) criteriile de impunere a unor sancțiuni pentru nerespectarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local pe durata perioadei de referință și de susținere a mecanismelor de alertă;

Amendamentul

(g) criteriile de impunere a unor sancțiuni și ***mecanisme de compensare*** pentru nerespectarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local pe durata perioadei de referință și de susținere a mecanismelor de alertă;

Justificare

În plus față de introducerea unor sancțiuni, trebuie instituit și un mecanism de compensare adecvat pentru a aborda problemele care decurg din nesincronizarea punerii în aplicare a SESAR și pierderile de investiții rezultate din această cauză.

Amendamentul 106

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 7 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a stabili normele detaliate pentru funcționarea adecvată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor conform punctelor enumerate în prezentul alineat.

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a ***adopta obiective de performanță la nivelul Uniunii și a*** stabili normele detaliate pentru funcționarea adecvată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor conform punctelor enumerate în prezentul alineat.

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 8 a (nou)

(8a) Comisia realizează un studiu privind impactul pe care comportamentul actorilor non-ANSP din cadrul sistemului ATM, de exemplu operatorii de aeroporturi, coordonatorii de aeroporturi și operatorii de transport aerian, poate să îl aibă asupra funcționării eficiente a rețelei ATM europene.

Domeniul studiului acoperă, dar nu se limitează la:

(a) identificarea actorilor non-ANSP din cadrul sistemului ATM care pot influența performanțele rețelei;

(b) efectul pe care comportamentul unor astfel de actori îl are asupra performanțelor ANS în raport cu domeniile-cheie de performanță privind siguranța, mediul și capacitatea;

(c) fezabilitatea dezvoltării de indicatori de performanță și de indicatori-cheie de performanță pentru respectivii actori;

(d) orice beneficiu adus rețelei ATM europene care poate proveni din punerea în aplicare a unor indicatori de performanță și a unor indicatori-cheie de performanță suplimentari; precum și orice barieră în calea realizării performanței optime.

Studiul ar trebui să înceapă în maximum 12 luni de la publicarea prezentului regulament și să fie finalizat în maximum 12 luni de la începerea sa; rezultatele sale ar trebui ulterior să fie luate în considerare de către Comisie și de către statele membre în vederea extinderii domeniului de aplicare al sistemului de îmbunătățire a performanțelor pentru a include orice indicator de performanță și orice indicator-cheie de performanță suplimentari pentru perioade de referință viitoare, în conformitate cu dispozițiile din prezentul articol.

Justificare

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor se axează în special pe furnizorii de servicii ca actori principali în cadrul sistemului ATM. Este evident că alți actori din cadrul sistemului au capacitatea de a afecta rezultatele în materie de performanțe la nivelul întregii rețele ATM europene. Prin urmare, Comisia, sprijinită de organismul de evaluare a performanțelor, ar trebui să realizeze un studiu pentru a înțelege modul în care alți actori ATM afectează performanțele rețelei cu scopul de a dezvolta indicatori de performanță și indicatori-cheie de performanță suplimentari pentru respectivii actori în vederea implementării lor în perioade de referință viitoare ale sistemului.

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) costurile care se iau în considerare în acest context sunt cele estimate în raport cu infrastructura și serviciile furnizate și aplicate în conformitate cu Planul regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană. Acestea includ și costurile suportate de autoritățile naționale de **supervizare** și/sau de entitățile calificate, precum și alte costuri suportate de statul membru și furnizorul de servicii în cauză în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană. Costurile respective nu includ costurile penalităților impuse de statele membre menționate la articolul 33 **și nici** costurile măsurilor corective sau ale sancțiunilor menționate la articolul 11 alineatul (5) .

Amendamentul

(4) costurile care se iau în considerare în acest context sunt cele estimate în raport cu infrastructura și serviciile furnizate și aplicate în conformitate cu Planul regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană. Acestea includ și costurile suportate de autoritățile naționale de **aviație** și/sau de entitățile calificate, precum și alte costuri suportate de statul membru și furnizorul de servicii în cauză în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană. Costurile respective nu includ costurile penalităților impuse de statele membre menționate la articolul 33 **sau** costurile măsurilor corective sau ale sancțiunilor menționate la articolul 11 alineatul (5) .

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) în ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian și în calitate de părți la acordurile-cadru respective, statele membre depun eforturi rezonabile pentru a conveni asupra unor principii comune ale

Amendamentul

(5) în ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian și în calitate de părți la acordurile-cadru respective, statele membre depun eforturi rezonabile pentru a conveni asupra unor principii comune ale

politicii tarifare.

politicii tarifare *pentru a ajunge la un singur tarif, în conformitate cu planurile lor respective de performanță.*

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. În sensul **literii (f)** și în ceea ce privește planurile de performanță **naționale sau ale blocurilor funcționale ale spațiului aerian, autoritățile naționale de supervizare pot** institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și dezavantaje financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.

Amendamentul

(f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. În sensul **prezentei litere** și în ceea ce privește planurile **locale** de performanță, **autoritatea națională de aviație poate** institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și dezavantaje financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 10

Textul propus de Comisie

(10) Comisia adoptă măsurile care definesc detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (1) – (9). Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare

Amendamentul

(10) Comisia adoptă măsurile care definesc detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (1) – (9). **Comisia poate propune mecanisme financiare de îmbunătățire a sincronizării cheltuielilor de capital de la bordul navelor și de la sol**

menționată la articolul 27 alineatul (3).

conexe implementării de tehnologii SESAR. Respectivetele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Justificare

Problemele recente privind implementarea de tehnologii SESAR demonstrează că, dacă nu sunt aplicate măsuri specifice, cheltuielile de capital necesare pot să nu fie sincronizate și, prin urmare, tehnologiile respective instalate în sisteme de la bordul navelor și de la sol ar putea fi inutile.

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 14a

Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM

(1) Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM este coordonată de Comisie. Administratorul de rețea, PRB și coordonatorul implementării contribuie la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, în conformitate cu dispozițiile din prezentul regulament.

Amendamentul 113

Propunere de regulament Articolul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 14b

Comisia adoptă măsuri care stabilesc guvernanta punerii în aplicare a Planului general pentru ATM, inclusiv măsuri pentru definirea și selectarea organismului responsabil pentru nivelul de gestiune (coordonatorul

implementării). Respectivetele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Amendamentul 114

Propunere de regulament Articolul 14 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 14c

Coordonatorul implementării recomandă Comisiei termene-limită obligatorii pentru implementare și măsuri corective corespunzătoare privind întârzierea implementării.

Amendamentul 115

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, poate fi sprijinită de unele proiecte comune. Aceste proiecte contribuie la realizarea obiectivelor prezentului regulament referitoare la îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domenii de o importanță determinantă, precum capacitatea, eficiența operațiunilor de zbor, rentabilitatea și, de asemenea, durabilitatea din punct de vedere ecologic în cadrul obiectivelor prioritare referitoare la siguranță. Proiectele comune vizează să pună în aplicare funcționalitățile ATM la timp, într-un mod coordonat și sincronizat, pentru a realiza modificările operaționale esențiale identificate în Planul general pentru ATM .

(1) Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, poate fi sprijinită de unele proiecte comune. Aceste proiecte contribuie la realizarea obiectivelor prezentului regulament referitoare la îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domenii de o importanță determinantă, precum capacitatea, eficiența operațiunilor de zbor, rentabilitatea și, de asemenea, durabilitatea din punct de vedere ecologic în cadrul obiectivelor prioritare referitoare la siguranță. Proiectele comune vizează să pună în aplicare funcționalitățile ATM la timp, într-un mod coordonat și sincronizat, pentru a realiza modificările operaționale esențiale identificate în Planul general pentru ATM, ***inclusiv identificarea celor mai adecvate dimensiuni geografice, arhitecturi de proiect orientate spre***

performanță și abordări privind furnizarea de servicii care să fie aplicate de coordonatorul implementării. Dacă este cazul, proiectarea și executarea de proiecte comune au ca scop generarea unui set de capacități de bază interoperabile care să existe în toate statele membre.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Comisia poate adopta măsuri de stabilire a guvernantei proiectelor comune și de identificare a stimulentei pentru punerea lor în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). Aceste măsuri **nu afectează** mecanismele de punere în practică a proiectelor privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective.

Amendamentul

(2) Comisia poate adopta măsuri de stabilire a guvernantei proiectelor comune și de identificare a stimulentei pentru punerea lor în aplicare. **Organismul care guvernează punerea în aplicare a proiectelor comune este același organism ca cel responsabil pentru punerea în aplicare a liniilor principale ale Planului general pentru ATM.** Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). Aceste măsuri **completează** mecanismele de punere în practică a proiectelor privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Proiectele comune sunt mijlocul prin care îmbunătățirile operative dezvoltate prin proiectul SESAR sunt aplicate într-un mod coordonat și la timp. Ele contribuie astfel în mod decisiv la realizarea obiectivelor de la nivelul

Uniunii.

Justificare

Este esențial să se sublinieze că punerea în aplicare a proiectului SESAR prin proiecte comune în mod coordonat, sincronizat și la timp este în acord cu obiectivele europene. În plus, noul regulament ar trebui să facă referire la Regulamentul de punere în aplicare (CE) nr. 409/2013.

Amendamentul 118

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta stabilirea și punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian pe baza furnizării integrate de servicii de **trafic aerian**, cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența necesare ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului.

Amendamentul

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta stabilirea și punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian **operaționale** pe baza furnizării integrate de servicii de **navigație aeriană**, cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența necesare ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului.

Amendamentul 119

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Dacă este posibil, blocurile funcționale de spațiu aerian se stabilesc pe baza parteneriatelor industriale de cooperare dintre prestatorii de servicii de navigație aeriană, în special în ceea ce privește prestarea de servicii de asistență în conformitate cu articolul 10. Parteneriatele industriale pot sprijini unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian, sau o parte a acestora,

Amendamentul

eliminat

pentru a maximiza performanța.

Justificare

În acord cu amendamentul 76 la articolul 10, competiția pentru serviciile de asistență nu ar trebui limitată la nivelul unui bloc funcțional de spațiu aerian.

Amendamentul 120

**Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

(3) Statele membre, *precum* și furnizorii de servicii de **trafic aerian**, cooperează cât mai mult posibil între ele pentru a garanta respectarea prezentului articol. După caz, cooperarea poate include și furnizori de servicii de **trafic aerian** din țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

Amendamentul

(3) Statele membre, **autoritățile naționale de aviație** și furnizorii de servicii de **navigație aeriană** cooperează cât mai mult posibil între ele pentru a garanta respectarea prezentului articol. După caz, cooperarea poate include și **autorități naționale de aviație și** furnizori de servicii de **navigație aeriană** din țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

Justificare

Autoritățile naționale de supervizare trebuie introduse în prezentul articol întrucât au un rol în supervizarea siguranței și a performanțelor blocurilor funcționale de spațiu aerian.

Amendamentul 121

**Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera b**

Textul propus de Comisie

(b) sunt configurate astfel încât să se obțină un maximum de sinergii ca urmare a parteneriatelor industriale, cu scopul de a îndeplini **și, dacă este posibil, de a depăși** obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11;

Amendamentul

(b) sunt configurate astfel încât să se obțină un maximum de sinergii ca urmare a parteneriatelor industriale, cu scopul de a îndeplini obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11;

Justificare

„Cerință” inadecvată pentru legislație. Depășirea obiectivelor într-un domeniu ar putea impune probleme în atingerea obiectivelor în alt domeniu.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) permit utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian;

Amendamentul

(c) permit utilizarea optimă **și flexibilă** a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian;

Amendamentul 123

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) consolidează achizițiile în materie de infrastructură ATM și vizează creșterea interoperabilității echipamentelor existente;

Justificare

Achiziționarea de sisteme costisitoare și incompatibile de către fiecare ANSP creează obstacole suplimentare pentru obiectivele SES mai jos în aval.

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera ib (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ib) facilitează coerența cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

Amendamentul 125

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Cerințele prevăzute de prezentul articol pot fi îndeplinite prin participarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană la unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Blocul funcțional de spațiu aerian **care se extinde în spațiul aerian aflat în responsabilitatea mai multor state membre** se stabilește printr-o desemnare comună **de către toate** statele membre , precum și, după caz, **de către** țările terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian.

Amendamentul

Un bloc funcțional de spațiu aerian **operațional** se stabilește printr-o desemnare comună **între** statele membre, precum și, după caz, țările terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian.

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 11

Textul propus de Comisie

(11) Comisia poate adopta măsurile referitoare la informațiile care trebuie furnizate de statul (statele) membru (membre) menționate la alineatul (6). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Amendamentul

(11) Comisia poate adopta măsurile referitoare la informațiile care trebuie furnizate de statul (statele) membru (membre) menționate la alineatul (6). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). **Dispozițiile prezentului alineat nu aduc prejudiciu niciunui acord FAB existent la data intrării în vigoare a**

prezentului regulament, dacă aceste acorduri îndeplinesc și, dacă este posibil, depășesc obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11.

Amendamentul 128

Propunere de regulament Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 16a

Parteneriate industriale

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot coopera pentru a stabili parteneriate industriale, în special privind furnizarea de servicii de asistență, în conformitate cu articolul 10.

Parteneriatele industriale pot sprijini unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian, sau o parte a acestora, pentru a maximiza performanța.

(2) Comisia și statele membre depun toate eforturile pentru a se asigura că este eliminată orice barieră din calea parteneriatelor dintre ANSP, ținând seama în special de aspectele legate de răspundere, de modele de tarifare și de obstacolele din domeniul interoperabilității.

Justificare

Parteneriatele industriale ar trebui să fie separate de blocurile funcționale de spațiu aerian, care sunt inițiative de stat. În plus, parteneriatele industriale nu trebuie să se suprapună cu blocurile funcționale de spațiu aerian în ceea ce privește statele membre în cauză și, prin urmare, ar trebui clasificate ca tip separat de cooperare.

Amendamentul 129

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Serviciile rețelei de management al traficului aerian (ATM) permit utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste servicii ale rețelei au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare.

Amendamentul

(1) Serviciile rețelei de management al traficului aerian (ATM) permit utilizarea optimă **și flexibilă** a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste servicii ale rețelei au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare.

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Pentru a îndeplini obiectivele menționate la alineatul (1) și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre referitoare la rutele naționale și structurile spațiului aerian, Comisia se asigură că **sunt exercitate** următoarele servicii **sub responsabilitatea unui** administrator de rețea :

Amendamentul

Pentru a îndeplini obiectivele menționate la alineatul (1) și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre referitoare la rutele naționale și structurile spațiului aerian, Comisia se asigură că următoarele **funcții și** servicii **sunt coordonate de un** administrator de rețea:

Justificare

„Administratorul de rețea” definit de SES nu are în mod necesar capacitatea de a întreprinde singur în mod direct toate aceste activități.

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) optimizarea configurației spațiului

Amendamentul

(e) optimizarea configurației spațiului

aerian în colaborare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană și a blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la articolul 16;

aerian, **inclusiv a sectoarelor de spațiu aerian și a structurilor de spațiu aerian în zonele de rută și de terminal**, în colaborare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană și a blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la articolul 16;

Amendamentul 132

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Serviciile menționate în prezentul alineat nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

Amendamentul

Funcțiile și serviciile menționate în prezentul alineat nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

Justificare

Unele activități vizate de prezentul articol nu sunt „servicii” în sensul SES.

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

În conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia poate să desemneze Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent cu scopul de a îndeplini sarcinile administratorului de rețea. Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, în numele statelor membre și al

Amendamentul

În conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia poate să desemneze Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent cu scopul de a îndeplini sarcinile administratorului de rețea. Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, în numele **Uniunii, al** statelor

părților interesate. Acestea sunt supuse unei **guvernări** adecvate, care recunoaște responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare, luând în considerare necesitățile întregii rețele ATM și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Până la 1 ianuarie **2020**, Comisia numește administratorul de rețea în funcția de furnizor de servicii independent, acesta constituindu-se, **dacă este posibil**, sub forma unui parteneriat industrial.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) și la alineatul (4) litera (c) se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului, planurile de performanță **naționale sau de la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian** și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și a autorităților militare, după caz.

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 19 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Prestatorii de servicii de navigație aeriană stabilesc mecanisme consultative în vederea consultării cu grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și cu operatorii de aerodrom cu privire la toate

membre și al părților interesate. Acestea sunt supuse unei **guvernanțe** adecvate, care recunoaște responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare, luând în considerare necesitățile întregii rețele ATM și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Până la 1 ianuarie **2016**, Comisia numește administratorul de rețea în funcția de furnizor de servicii independent, acesta constituindu-se sub forma unui parteneriat industrial.

Amendamentul

(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) și la alineatul (4) litera (c) se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului **și** planurile **locale** de performanță și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și a autorităților militare, după caz.

Amendamentul

Furnizorii de servicii de navigație aeriană stabilesc mecanisme consultative în vederea consultării cu grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și cu operatorii de aerodrom cu privire la toate

aspectele de importanță majoră ale serviciilor prestate sau cu privire la modificările relevante ale configurațiilor spațiului aerian. **Utilizatorii spațiului aerian sunt de asemenea implicați în procesul de aprobare a planurilor de investiții strategice.** Comisia adoptă măsuri care descriu în detaliu modalitățile de consultare și de implicare a utilizatorilor spațiului aerian în **aprobarea** planurilor de investiții. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

aspectele de importanță majoră ale serviciilor prestate, **cu privire la planurile de investiții strategice, în special aspecte care necesită sincronizarea dintre implementarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și de la sol,** sau cu privire la modificările relevante ale configurațiilor spațiului aerian. Comisia adoptă măsuri care descriu în detaliu modalitățile de consultare și de implicare a utilizatorilor spațiului aerian în **elaborarea** planurilor de investiții **strategice pentru a se asigura consecvența lor cu Planul general pentru ATM și proiectele comune menționate la articolul 15.** Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 19 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Fără a aduce atingere rolului Comitetului pentru cerul unic, Comisia instituie un grup consultativ de experți privind factorul uman, de care vor aparține partenerii sociali europeni ai ATM și alți experți din cadrul organismelor profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui grup este de a oferi consultanță Comisiei privind legătura dintre operațiuni și factorul uman din cadrul sectorului ATM.

Justificare

Având în vedere complexitatea implicată în măsurarea indicatorilor în materie de factor uman, un grup de experți este necesar pentru a oferi consultanță Comisiei în acest domeniu. Acest grup de experți ar putea fi instituit sub auspiciile unui organism existent, precum organul consultativ sectorial

Amendamentul 137

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **Prestatorii** de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de forma lor juridică, întocmesc, prezintă spre auditare și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune . **În cazul în care, din cauza statutului juridic al prestatorului de servicii, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, prestatorul depune toate eforturile pentru a asigura un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.**

Amendamentul

(1) **Furnizorii** de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de forma lor juridică, întocmesc, prezintă spre auditare și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune .

Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că ANSP se conformează prezentului articol până la 1 iulie 2017.

Justificare

Utilizarea de standardele contabile internaționale este necesară pentru comparabilitatea costurilor și calitatea datelor folosite în sistemul de performanță.

Amendamentul 138

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) **Statele membre pot aplica dispozițiile tranzitorii din articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie 2002 privind aplicarea standardelor contabile internaționale²⁹ în cazul prestatorilor de servicii de navigație aeriană care fac obiectul acestui**

Amendamentul

eliminat

regulament.

²⁹ JO L 243, 11.9.2002, p. 1.

Amendamentul 139

Propunere de regulament Articolul 26 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp **nedeterminată**.

Amendamentul

(2) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp **de șapte ani**.

Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 140

Propunere de regulament Articolul 32 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(1) Nici autoritățile naționale de **aviație**, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la **ANSP**, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor.

Amendamentul 141

Propunere de regulament

Articolul 32 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de **supervizare** sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale **furnizorilor de servicii de navigație aeriană**, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.

Amendamentul

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de **aviație** sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale **ANSP**, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 33

Textul propus de Comisie

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile încălcărilor prezentului regulament săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

Amendamentul

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile **și mecanismele de compensare** aplicabile încălcărilor prezentului regulament săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

Justificare

În plus față de introducerea unor sancțiuni, trebuie instituit și un mecanism de compensare adecvat pentru a aborda problemele care decurg din nesincronizarea punerii în aplicare a SESAR și pierderile de investiții rezultate din această cauză.

Amendamentul 143

Propunere de regulament

Anexa II – punctul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) autoritatea națională de *supraveghere* care a emis certificatul;

Amendamentul

(a) autoritatea națională de *aviație* care a emis certificatul;