

P7_TA(2014)0220

Wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Zwykła procedura legislacyjna – przekształcenie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0410),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0171/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez maltańską Izbę Reprezentantów, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 grudnia 2013 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych²,
 - uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 28 listopada 2013 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
 - uwzględniając art. 87 i 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7–0095/2014),
- A. mając na uwadze, że grupa konsultacyjna złożona z odpowiednich służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że omawiany wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych, niż te określone jako takie we wniosku, oraz że w odniesieniu do kodyfikacji niezmienionych przepisów istniejących tekstów z tymi

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

² Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

poprawkami, wniosek ogranicza się do ich prostej kodyfikacji bez zmian merytorycznych,

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia konsultacyjnej grupy roboczej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0186

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr.../2014 w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2014 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)¹, rozporządzenie (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)², rozporządzenie (WE) nr 551/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)³ i rozporządzenie (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)⁴ zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenia te powinny zostać przekształcone.
- ~~(2) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne i regularne działanie służb transportu lotniczego, tym samym ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług. [Popr. 1]~~

¹ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

² Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

³ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁴ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

- (3) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004, rozporządzenia (WE) nr 550/2004, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 z, ustanowiło trwale podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Przyjęcie drugiego pakietu przepisów, to jest rozporządzenia (WE) nr 1070/2009, przyczyniło się do dalszego wzmocnienia inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki wprowadzeniu koncepcji systemu skuteczności działania oraz menedżera sieci, aby dalej poprawić skuteczność działania systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie.
- (4) W art. 1 Konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r. Umawiające się Państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności państwa członkowskie Unii, podlegając odpowiednim konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.
- (5) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.

- (5a) *Należy wyeliminować rozdrobnienie przestrzeni powietrznej poprzez jak najszybsze wdrożenie niniejszego rozporządzenia, aby uniknąć sytuacji, w której spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego wywołuje lub zwiększa przeciążenie europejskiej przestrzeni powietrznej, co związane jest z ponoszeniem kosztów na planie gospodarczym, środowiskowym i w zakresie bezpieczeństwa. [Popr. 2]*
- (5b) *Wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinno sprzyjać wzrostowi, zatrudnieniu i konkurencyjności w Europie, zwłaszcza poprzez zwiększanie zapotrzebowania na wysoko kwalifikowanych pracowników. [Popr. 3]*
- (6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania służb ATM i ANS w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny rozważyć wprowadzenie, *oprócz wprowadzenia* zasad „just culture”, *do systemu skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej należy dołączyć odpowiednie wskaźniki skuteczności działania. [Popr. 4]*
- (7) Państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹. Zgodnie z tym sformułowaniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, o ile i w zakresie, w jakim wszystkie zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, *aby ułatwić elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej. [Popr. 5]*

¹ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 9.

- (8) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia nie wchodzą w zakres kompetencji Unii określonych na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (9) Państwa członkowskie przekształciły w różnym stopniu swoje krajowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, zwiększając ich autonomię i swobodę w zapewnianiu służb. Konieczne jest zadbanie o to, by istniał skutecznie funkcjonujący wspólny rynek w przypadku tych służb, które mogą być zapewniane na warunkach rynkowych, oraz by spełnione zostały minimalne wymagania interesu publicznego w przypadku tych służb, które w obecnych warunkach technologicznych uznaje się za naturalny monopol.
- (10) W celu zapewnienia stałego, i właściwego *i niezależnego* nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie krajowym ~~organem nadzorującym~~ *władzom lotniczym* należy zapewnić ~~wystarczającą niezależność i~~ *niezbędne* zasoby *finansowe i kadrowe*. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym organom wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych. **[Popr. 6]**

- (11) Krajowe organy nadzorujące *władze lotnicze* odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym Komisja i *Europejska Agencja ds. Lotnictwa (EAA)* powinny ~~powinny~~ ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia *poprzez zapewnienie platformy służącej takiej wymianie*. Współpracę taką należy prowadzić regularnie. [Popr. 7]
- (12) *W celu realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej* należy *informować* ~~usprawnić proces informowania~~ partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu unijnym należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE¹. [Popr. 8]
- (13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb meteorologicznych, *projektowania przestrzeni powietrznej* i służb informacji lotniczej, ~~powinno~~ *a także usług formatowania i dostarczania danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego, może* zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz ~~zachowaniem~~ *przy zapewnieniu* wysokiego poziomu bezpieczeństwa *i zmniejszaniu wpływu na klimat*. [Popr. 9]
- (14) Pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej nie powinno być dyskryminacji w zakresie zapewniania odpowiednich służb żeglugi powietrznej.

¹ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

(15) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM zatwierdzonego decyzją Rady 2009/320/WE¹, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach sieci transeuropejskiej *instrumentu „Łącząc Europę”, programu „Horyzont 2020”* lub finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych projektów, w szczególności, aby przyspieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny móc decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. *W stosowanych przypadkach celem wspólnych projektów powinno być ustanowienie zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich.* [Popr. 10]

¹ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

- (15a) *Jeżeli nie zostaną ustanowione konkretne mechanizmy, projekty inwestycyjne dotyczące elementów pokładowych i naziemnych związane z centralnym planem ATM mogą być realizowane w sposób nieskoordynowany, co mogłoby opóźnić skuteczne wdrożenie technologii SESAR. [Popr. 11]*
- (16) Koncepcja podmiotu pełniącego funkcję menedżera sieci ma zasadnicze znaczenie dla poprawy skuteczności działania systemu zarządzania ruchem lotniczym na poziomie sieci, dzięki scentralizowaniu zapewniania określonych służb, które można najskuteczniej realizować na poziomie sieci. Aby ułatwić skuteczne postępowanie w obliczu lotniczej sytuacji kryzysowej, koordynację ~~działań podejmowanych w reakcji na taką sytuację kryzysową~~ **koniecznych do zastosowania środków w celu zapobiegania takiej sytuacji i reagowania na nią** powinien zapewniać menedżer sieci. **W tym kontekście Komisja powinna być odpowiedzialna za zapewnienie braku konfliktu interesów między zapewnianiem służb scentralizowanych a zadaniami organu weryfikującego skuteczność działania. [Popr. 12]**
- (17) Komisja jest przekonana, że bezpiecznie i efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej można wyłącznie osiągnąć dzięki ścisłej współpracy między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, głównie w oparciu o koncepcję elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej, ustanowioną przez ICAO, a także podkreśla znaczenie intensyfikacji współpracy cywilno-wojskowej między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej **w celu ułatwienia elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. [Popr. 13]**

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

[Popr. 14]

(19) Dostarczanie nowoczesnej, pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu i swobodę poruszania się wewnątrz przestrzeni powietrznej Unii. Zgodnie z centralnym planem ATM Unia powinna podjąć kroki w kierunku zmodernizowania tego sektora we współpracy z menedżerem sieci oraz umożliwienia użytkownikom dostępu do tych danych za pomocą wspólnego ogólnodostępnego punktu informacyjnego zapewniającego nowoczesne, zrozumiałe i oficjalne zintegrowane komunikaty.

- (20) Aby uwzględnić zmiany wprowadzone w rozporządzeniach (WE) nr 1108/2009 i (WE) nr 1070/2009, należy – zgodnie z art. 65a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego¹ – dostosować treść niniejszego rozporządzenia do treści rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (21) Ponadto należy zaktualizować szczegóły techniczne rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (WE) nr 552/2004, uzgodnione w 2004 r. i 2009 r., a także dokonać korekt merytorycznych w celu uwzględnienia osiągniętego postępu.
- ~~(22) Należy zmienić zakres geograficzny niniejszego rozporządzenia obejmujący region ICAO NAT, aby uwzględnić dotychczasowe i planowane mechanizmy zapewniania służb oraz konieczność zapewnienia spójności przy stosowaniu przepisów w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz użytkowników przestrzeni powietrznej prowadzących operacje na tym obszarze. [Popr. 15]~~
- (23) Należy dalej rozwijając funkcję menedżera sieci w kierunku partnerstwa branżowego, z uwzględnieniem pełnionej przez niego roli organizacji operacyjnej oraz stale prowadzonej reformy Eurocontrolu.

¹ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

- (24) Ważne narzędzie służące poprawie skuteczności działania systemu zarządzania europejskim ruchem lotniczym stanowi koncepcja funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej stworzona w celu usprawnienia współpracy między instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Aby dalej rozbudować **uzupełnić** to narzędzie, należy zadbać o to, by funkcjonalne bloki przestrzeni **instytucje zapewniające służby żeglugi** powietrznej w większym stopniu przyczyniały się do poprawy **powinny móc swobodnie tworzyć partnerstwa branżowe oparte na** skuteczności działania, w oparciu o partnerstwa branżowe, natomiast branży należy zapewnić większą swobodę, jeśli chodzi o możliwość ich modyfikacji, tak aby była w stanie osiągać, a nawet — tam gdzie to możliwe — przekraczać parametry docelowe skuteczności działania **które mogą pokrywać się z ustanowionymi funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej.** [Popr. 16]
- (25) Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej powinny funkcjonować w elastyczny sposób, skupiając instytucje zapewniające służby z całej Europy, aby umożliwić czerpanie korzyści z atutów poszczególnych instytucji. Elastyczność ta powinna umożliwić generowanie synergii między poszczególnymi instytucjami, niezależnie od ich położenia geograficznego lub państwa pochodzenia, a także przyczynić się do powstawania różnorodnych metod zapewniania służb w procesie poszukiwania usprawnień pozwalających zwiększyć skuteczność działania.
- (26) Aby zapewnić lepsze ukierunkowanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na potrzeby klientów oraz zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej większą możliwość wpływania na dotyczące ich decyzje, należy zwiększyć skuteczność konsultacji prowadzonych z interesariuszami, których przedmiotem są najważniejsze decyzje operacyjne podejmowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, oraz zapewnić większy udział interesariuszy w podejmowaniu tych decyzji. [Popr. 17]

- (27) System skuteczności działania stanowi podstawowe narzędzie służące gospodarczej regulacji systemu zarządzania ruchem lotniczym, należy zatem utrzymać oraz – tam, gdzie jest to możliwe – zwiększyć jakość i niezależność decyzji podejmowanych w ramach tego systemu.
- (28) W celu uwzględnienia zmian technicznych i operacyjnych, zwłaszcza poprzez zmianę załączników lub uzupełnienie przepisów dotyczących zarządzania siecią i systemu skuteczności działania **lub wybór podmiotu odpowiedzialnego za wdrażanie centralnego planu ATM (zarządcy wdrożenia) oraz określenie zakresu jego odpowiedzialności** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść i zakres każdego takiego przekazania uprawnień są szczegółowo określone w odnośnych artykułach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. **[Popr. 18]**
- (29) Rozbudowując wykaz służb z zakresu zarządzania siecią o nowe pozycje, Komisja powinna prowadzić stosowne konsultacje z interesariuszami z branży **oraz z partnerami społecznymi**. **[Popr. 19]**

- (30) Należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze, aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do wykonywania uprawnień przez krajowe ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze**, zapewnienia służb pomocniczych na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby lub grupy takich instytucji, środków naprawczych służących zapewnieniu zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, weryfikacji zgodności w odniesieniu do systemu opłat, zarządzania i przyjmowania wspólnych projektów dotyczących funkcji sieciowych, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, sposobów uczestnictwa interesariuszy w procesie podejmowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej najważniejszych decyzji operacyjnych, dostępu do danych i ich ochrony, elektronicznej informacji lotniczej oraz rozwoju technicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹. **[Popr. 20]**
- (31) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 w odniesieniu do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia procedurę sprawdzającą należy stosować w przypadku przyjmowania aktów o zasięgu ogólnym.

¹ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (32) W przypadku przyjmowania aktów o charakterze indywidualnym należy stosować procedurę doradczą.
- (33) Sankcje ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa.
- (34) ***W stosownych przypadkach*** udzielanie zamówień na służby pomocnicze powinno przebiegać, stosownie do przypadku, zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi¹ oraz dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych². W stosownych przypadkach należy również uwzględnić wytyczne zawarte w komunikacie wyjaśniającym Komisji dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych³. **[Popr. 21]**

¹ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

² Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

³ Dz.U. C 179 z 1.8.2006, s. 2.

- (35) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. („deklaracja ministrów”) podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r. *Ustalenia dotyczące ściślejszej współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego w Gibraltarze zostały uzgodnione w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych tych obu państw. Ustalenia te nie są jeszcze stosowane.* [Popr. 22]
- (36) Niniejsze rozporządzenie ma pełne zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze w kontekście i na podstawie deklaracji ministrów. Bez uszczerbku dla tej właśnie deklaracji, zastosowanie przedmiotowego środka do portu lotniczego na Gibraltarze oraz wszystkie środki związane z jej wdrażaniem w pełni odpowiadają tej deklaracji i wszelkim ustaleniom w niej zawartym. [Popr. 23]

(37) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym może być on lepiej osiągnięty na szczeblu Unii, Unia może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i właściwe funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego, **w tym np. do ograniczenia wpływu na klimat**, oraz poprawy ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć ~~drog~~ **tras oraz z zastrzeżeniem specjalnych ustaleń z państwami sąsiednimi sieć tras państw trzecich**, zintegrowaną operacyjną przestrzeń powietrzną oraz ~~systemy zarządzania~~ **zarządzanie** siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i interoperacyjność, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. **[Popr. 24]**

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. 38. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego.
3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”). W tym kontekście niniejsze rozporządzenie ma na celu udzielanie, w obszarach jego zastosowania, pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania.
4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach *IACO* EUR i AFI ~~oraz NAT-ICAO~~, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie. **[Popr. 25]**

5. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa ~~Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej~~ w odniesieniu do ~~sporu dotyczącego władzy~~ *dotyczących kontrowersji związanych ze zwierzchnictwem* nad terytoriami terytorium, na którym znajduje się port lotniczy. [Popr. 26]
- 5a. Zawiesza się stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze do czasu wprowadzenia w życie ustaleń zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa powiadomią Radę o terminie wejścia w życie tych ustaleń. [Popr. 27]*

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:
 - a) zapobiegania kolizjom:

- między statkami powietrznymi w locie, oraz
 - statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; oraz
- b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 2) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę ATC dla ruchu lotniskowego;
 - 3) „służba informacji lotniczej” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
 - 4) „służby żeglugi powietrznej” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru; służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej;
 - 5) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;
 - 6) „blok przestrzeni powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych wymiarach w przestrzeni i czasie, w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej;

- 7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza służbę planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe *oraz strategiczną funkcję związaną z projektowaniem przestrzeni powietrznej*; [Popr. 28]
- 8) „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;
- 9) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego” oznacza służbę ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 10) „zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)” oznacza połączenie służb pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;

- 11) „służby ruchu lotniczego” oznaczają różne służby informacji powietrznej, służby alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska);
- 12) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w ~~bloku przestrzeni powietrznej~~ **obszarach podlegających kontroli;**
[Popr. 29]
- 13) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;
- 14) „centralny plan ATM” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE¹ zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)²;
15. „lotnicza sytuacja kryzysowa” oznacza okoliczności, w których przepustowość przestrzeni powietrznej jest nietypowo ograniczona z powodu poważnych niekorzystnych warunków pogodowych lub niedostępności dużych obszarów przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych, *medycznych, przyczyn związanych z bezpieczeństwem, przyczyn wojskowych* lub politycznych; **[Popr. 30]**

¹ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

² Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

- 16) „zespół służb” oznacza *co najmniej* dwie ~~lub więcej~~ służby żeglugi powietrznej *zapewniane przez ten sam podmiot*; [Popr. 31]
- 17) „certyfikat” oznacza dokument wydany przez ~~krajowy organ nadzorujący~~ *Europejską Agencję ds. Lotnictwa (EAA) lub przez krajowe władze lotnicze* w jakiegokolwiek formie zgodnej z *odpowiednim* prawem krajowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące ~~zapewniania~~ *wykonywania* określonej ~~służby~~ *działalność*; [Popr. 32]
- 18) „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;
- 18a) *„europejska sieć zarządzania ruchem lotniczym” (EATMN) oznacza paneuropejską sieć systemów i części składowych, a także planów działania dotyczących głównych operacyjnych i technologicznych zmian opisanych w centralnym planie ATM, umożliwiającą zapewnienie w pełni interoperacyjnych służb żeglugi powietrznej w Unii, w tym interfejsów na granicach z państwami trzecimi, oraz mającą na celu realizację celów w zakresie skuteczności działania określonych w niniejszym rozporządzeniu*; [Popr. 33]

19) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN); **[Popr. 34]**

19a) „zarządca wdrożenia” oznacza grupę interesariuszy prowadzących operacje, wybranych przez Komisję na podstawie zaproszenia do składania wniosków, którzy odpowiadają za szczebel zarządzania wdrażaniem centralnego planu ATM; [Popr. 35]

20. „oświadczenie” oznacza, do celów ATM/ANS, każde oświadczenie na piśmie:

- dotyczące zgodności lub przydatności do użytku systemów i części składowych, wydane przez organizację zaangażowaną w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych;
- dotyczące zgodności służby lub systemu, które mają zostać wprowadzone do eksploatacji, z obowiązującymi wymaganiami, wydane przez instytucję zapewniającą służby;
- dotyczące zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z niektórymi służbami informacji powietrznej oraz środków umożliwiających wywiązywanie się z tych obowiązków;

- 21) „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej” wydanego przez Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) ¹;
- 22) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;
- 23) „służba alarmowa” oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;
- 24) „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej ~~bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcyjnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy~~ **poprzez ściślejszą współpracę** między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – ~~wprowadzenia~~ zintegrowanej instytucji; **[Popr. 36]**

¹ Eurocontrol została ustanowiona na mocy międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r. o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, zmodyfikowanej protokołem z dnia 12 lutego 1981 r. i zmienionej protokołem z dnia 27 czerwca 1997 r.

- 25) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzonej na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.;
- 25a) **„czynnik ludzki” oznacza warunki społeczne, kulturowe i kadrowe w sektorze ATM;**
[Popr. 37]
- 26) „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych przez systemy i części składowe EATMN oraz procedury jej działania dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania. Interoperacyjność jest osiągnięta poprzez zapewnienie zgodności systemów i części składowych z zasadniczymi wymogami;
- 27) „służby meteorologiczne” oznaczają urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu prognozy meteorologiczne, wskazówki oraz obserwacje, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez państwa do wykorzystania lotniczego;
- 28) „służby nawigacyjne” oznaczają urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;

- 29) „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do podjęcia decyzji operacyjnych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i innych zaangażowanych stron;
- 30) „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
- 31) „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów *jak najbardziej efektywnego* zapewnienia służb ATC; **[Popr. 38]**
- 32) „służby dozorowania” oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego dla zapewnienia bezpiecznej separacji;
- 33) „system” oznacza połączenie pokładowych ~~oraz~~ **lub** naziemnych części składowych, ~~jak również~~ **lub** wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu; **[Popr. 39]**
- 34) „modernizacja” oznacza jakąkolwiek modyfikację, która zmienia charakterystykę operacyjną systemu;

- 35) „służby transgraniczne” oznaczają każdą sytuację, w której służby żeglugi powietrznej zapewniane są w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby certyfikowaną w innym państwie członkowskim;
- 36) *„krajowe władze lotnicze” oznaczają akredytowany przez EAA krajowy organ nadzorujący* oznacza krajowy organ lub krajowe organy, którym, *któremu* państwo członkowskie powierzyło zadania z zakresu nadzoru zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, oraz krajowe właściwe organy, którym powierzono zadania przewidziane w art. 8b rozporządzenia *niniejszym rozporządzeniu i w rozporządzeniu* (WE) nr 216/2008; **[Popr. 40]**
- 37) „służby pomocnicze” oznaczają służby żeglugi powietrznej inne niż *CNS (komunikacja, nawigacja i dozorowanie, służby ruchu lotniczego MET (służby meteorologiczne) i AIS (służby informacji lotniczej)*, a także inne służby i działania, które są związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i które wspierają zapewnianie tych służb; **[Popr. 41]**
- 38) „lokalne parametry docelowe skuteczności działania” oznaczają parametry docelowe skuteczności działania ustalone przez państwa członkowskie na poziomie lokalnym, tj. na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, na poziomie krajowym, na poziomie strefy opłat lub na poziomie portu lotniczego.

- 38a) *„partnerstwo branżowe” oznacza oparte na współpracy ustalenia w ramach umowy spisanej w celu poprawy zarządzania ruchem lotniczym między różnymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, w tym menadżerem sieci, użytkownikami przestrzeni powietrznej, portami lotniczymi i innymi porównywalnymi podmiotami gospodarczymi; [Popr. 42]*
- 38b) *„zintegrowana operacyjna przestrzeń powietrzna” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną o określonych rozmiarach, obejmującą europejską przestrzeń powietrzną i – z zastrzeżeniem odpowiednich ustaleń – przestrzeń powietrzną sąsiednich państw trzecich, w której stosowana jest struktura dynamicznego przydziału i podziału czasu, nastawione na zwiększenie skuteczności działania środka kontrolera, w pełni interoperacyjne służby żeglugi powietrznej oraz połączone rozwiązania w celu sprzyjania optymalnemu, przewidywalnemu i bezpiecznemu korzystaniu z przestrzeni powietrznej z myślą o realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; [Popr. 43]*
- 38c) *„lokalne plany skuteczności działania” oznaczają plany określone przez co najmniej jedno krajowe władze lotnicze na poziomie lokalnym, mianowicie na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, na poziomie regionalnym i krajowym. [Popr. 44]*
- 38d) *„uprawniony organ” oznacza podmiot, któremu agencja lub krajowe władze lotnicze mogą przydzielić określone certyfikacyjne lub związane z nadzorem zadania pod swoją kontrolą i na swoją odpowiedzialność; [Popr. 45]*

ROZDZIAŁ II

KRAJOWE ORGANY

Artykuł 3

Krajowe organy nadzorujące *władze lotnicze* [Popr. 46]

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję ~~lub instytucje~~ działające *działającą* jako krajowy organ nadzorujący *krajowe władze lotnicze* w celu realizacji zadań przydzielonych takiemu organowi na mocy niniejszego rozporządzenia *i rozporządzenia (WE) nr 216/2008*. [Popr. 47]
2. Krajowe organy nadzorujące *władze lotnicze* muszą być prawnie odrębne i niezależne – zwłaszcza pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym, **w tym muszą dysponować odrębnymi rocznymi środkami budżetowymi** – od jakichkolwiek instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej czy też jakiegokolwiek podmiotu prywatnego lub publicznego mającego *przedsiębiorstw, organizacji, publicznych lub prywatnych podmiotów lub pracowników objętych zakresem działalności tych władz, zgodnie z art. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub mających* interes w działalności tych instytucji *podmiotów*. [Popr. 48]

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, krajowe organy nadzorujące *władze lotnicze* mogą być pod względem organizacyjnym połączone z innymi organami regulacyjnymi lub organami ds. bezpieczeństwa. **[Popr. 49]**
4. Krajowe organy nadzorujące, które *władze lotnicze dopilnowują, by zgodność z przepisami niniejszego artykułu została osiągnięta* w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w życie nie są prawnie odrębne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej bądź od podmiotu prywatnego lub publicznego mającego interes w działalności tych instytucji, jak przewidziano w ust. 2, muszą spełnić ten wymóg *lub* najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020-2017 r. **[Popr. 50]**
5. Krajowe organy nadzorujące *władze lotnicze* sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. W szczególności są zorganizowane, obsadzone personelem, zarządzane i finansowane w taki sposób, aby umożliwić im wykonywanie ich uprawnień w ten właśnie sposób. **[Popr. 51]**
6. Pracownicy krajowych organów nadzorujących *władz lotniczych*: **[Popr. 52]**
 - a) są rekrutowani w oparciu o jednoznaczne i przejrzyste zasady *oraz kryteria*, które gwarantują ich niezależność oraz — odnośnie do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych — są mianowani przez krajowy gabinet, radę ministrów lub inny organ publiczny, które nie kontrolują bezpośrednio instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ani nie czerpią korzyści z ich działalności; **[Popr. 53]**

- b) są wybierani w przejrzystym postępowaniu w oparciu o ich szczególne kwalifikacje, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie ~~m.in. w obszarze audytu, służb i systemów żeglugi powietrznej~~; **[Popr. 54]**
- ba) nie są delegowani z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub przedsiębiorstw kontrolowanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej; [Popr. 55]***
- c) wykonując funkcje ~~krajowego organu nadzorującego~~ ***krajowych władz lotniczych***, działają w sposób niezależny ~~zwłaszcza od wszelkich interesów związanych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej~~ oraz nie zwracają się o instrukcje do żadnego organu rządowego lub innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują od nich żadnych instrukcji, ***bez uszczerbku dla współpracy z innymi właściwymi organami krajowymi***; **[Popr. 56]**
- d) w odniesieniu do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych – składają co roku oświadczenie o zaangażowaniu i oświadczenie o istnieniu konfliktu interesów, wskazując wszelkie bezpośrednie lub pośrednie interesy, które mogą osłabiać ich niezależność i wpływać na wykonywanie ich funkcji; oraz

e) w odniesieniu do osób odpowiedzialnych, **które przez ponad sześć miesięcy były odpowiedzialne** za podejmowanie decyzji strategicznych, prowadzenie audytów lub pełnienie innych funkcji bezpośrednio związanych z nadzorem lub parametrami docelowymi skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej – nie mogą zajmować żadnego stanowiska służbowego ani wykonywać żadnych obowiązków służbowych w jakiegokolwiek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej przez co najmniej rok po upływie ich okresu urzędowania w krajowym organie nadzorującym **krajowych władzach lotniczych przez okres: [Popr. 57]**

(i) **co najmniej 12 miesięcy w przypadku pracowników pełniących funkcje kierownicze; [Popr. 58]**

(ii) **co najmniej 6 miesięcy w przypadku pracowników pełniących funkcje pozakierownicze; [Popr. 59]**

ea) **kierownicy najwyższego szczebla organu mianowani są na czas określony wynoszący od trzech do siedmiu lat, a okres ich urzędowania podlega jednorazowemu odnowieniu, przy czym mogą oni zostać odwołani z urzędu w okresie urzędowania, wyłącznie jeśli nie spełniają już warunków określonych w niniejszym artykule lub są winni uchybienia na podstawie prawa krajowego. [Popr. 60]**

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe organy nadzorujące **władze lotnicze** posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. Krajowe organy nadzorujące **władze lotnicze** posiadają pełnię kompetencji w zakresie rekrutacji swoich pracowników i zarządzania nimi w oparciu o własne środki pochodzące m.in. z opłat trasowych, których wysokość ustala się proporcjonalnie do zakresu zadań, które wykonywać ma dany organ zgodnie z art. 4. **[Popr. 61]**

8. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie krajowych ~~organów nadzorujących~~ *władz lotniczych* i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego artykułu. **[Popr. 62]**
9. Komisja ustanawia szczegółowe przepisy określające przebieg postępowania rekrutacyjnego i procedury selekcji do celów stosowania ust. 6 lit. a) i b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. *Akty te określają:* **[Popr. 63]**
- a) *wymagany przez organ mianujący stopień odrębności od wszelkich przedsiębiorstw, organizacji, publicznych lub prywatnych podmiotów lub pracowników związanych z zakresem działalności władz, zgodnie z art. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub mających interes w działalności tych podmiotów, w celu zachowania równowagi między celem unikania konfliktów interesów a skutecznością administracyjną;* **[Popr. 64]**
- b) *właściwe kwalifikacje techniczne wymagane od pracowników biorących udział w audytach.* **[Popr. 65]**

Artykuł 4

Zadania krajowych organów nadzorujących ~~władz lotniczych~~ [Popr. 66]

1. Krajowym organom nadzorującym, o których mowa w art. 3, ~~władzom lotniczym~~ powierza się w szczególności następujące zadania: [Popr. 67]
 - a) zapewnianie nadzoru nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia *i rozporządzenia (WE) nr 216/2008*, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiedni organ; [Popr. 68]
 - b) ~~wydawanie certyfikatów instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zgodnie z~~ *wykonywanie lub delegowanie całości lub części zadań wymienionych* w art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz ~~sprawowanie~~ *wykonywanie zadań polegających na zapewnieniu* nadzoru nad ~~wypełnianiem warunków, na jakich je wydan~~ *stosowaniem niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej związane z przestrzenią powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich*; [Popr. 69]

- e) ~~wydawanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów kontrolerom ruchu lotniczego zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem warunków, na jakich je wydano;~~
[Popr. 70]
- d) sporządzanie planów skuteczności działania oraz monitorowanie ich wykonania zgodnie z art. 11;
- e) monitorowanie wdrożenia systemu opłat zgodnie z art. 12 i 13, *w tym przepisów dotyczących subsydiowania skrośnego, o którym mowa w art. 13 ust. 7;*
[Popr. 71]
- f) zatwierdzanie warunków dostępu do danych operacyjnych zgodnie z art. 22; oraz
- g) sprawowanie nadzoru nad oświadczeniami i wprowadzaniem do użytku systemów.
- ga) *przedkładanie właściwym organom państwa członkowskiego, EAA oraz Komisji corocznego sprawozdania z ich działalności i z wypełniania swoich obowiązków; sprawozdania te dotyczą podjętych środków oraz uzyskanych wyników w zakresie każdego z zadań wymienionych w niniejszym artykule;* **[Popr. 72]**

2. ~~Każdy krajowy organ nadzorujący organizuje~~ **Wszystkie poszczególne krajowe władze lotnicze organizują** odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia te prace, **a odpowiednie państwa członkowskie udzielają wszelkiej pomocy niezbędnej do zapewnienia skuteczności monitorowania zgodności.** [Popr. 73]

Artykuł 5

Współpraca między krajowymi ~~organami nadzorującymi~~ **władzami lotniczymi** [Popr. 74]

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

Sieć może między innymi:

- a) przygotowywać i rozpowszechniać ulepszone metodyki i wytyczne dotyczące wykonywania zadań organu wymienionych w art. 4;*
- b) udzielać poszczególnym krajowym władzom lotniczym pomocy w kwestiach regulacyjnych;*
- c) wydawać opinie w sprawie stanowienia prawa i certyfikacji przeznaczone dla Komisji i EAA;*
- d) wydawać opinie, wytyczne i zalecenia mające na celu ułatwienie świadczenia usług transgranicznych;*
- e) opracowywać wspólne rozwiązania, które mają być wdrażane w co najmniej dwóch państwach członkowskich w celu realizacji założeń centralnego planu ATM lub konwencji chicagowskiej;[Popr. 75]*

Komisja ~~wspiera~~**zapewnia**, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących ochrony danych określonych w art. 22 niniejszego rozporządzenia i w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001, wymianę **platformę służącą wymianie takich** informacji, o których mowa w ~~akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu~~, między członkami sieci, w miarę możliwości za pomocą narzędzi elektronicznych, z zachowaniem poufności tajemnicy handlowej instytucji ~~zapewniających~~ służby żeglugi powietrznej **zaangażowanych przedsiębiorstw, organizacji i podmiotów**. [Popr. 76]

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

[Popr. 77]

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ~~które obejmują przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w niniejszym artykule art. 4, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach. Aby wprowadzić w życie wspomniane porozumienie, zainteresowane krajowe~~ **organy nadzorujące władze lotnicze** opracowują plan określający metody ich współpracy.

[Popr. 78]

4. Krajowe ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze** blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka obejmuje porozumienia dotyczące postępowania w przypadkach niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami przyjętymi zgodnie z art. 8b ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. **[Popr. 79]**
5. W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego porozumienia, o których mowa w ust. 2, 3 i 4, obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w art. 4 ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy krajowymi organami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby. **[Popr. 80]**
6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, krajowe ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze** mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych. **[Popr. 81]**

Artykuł 6

Uprawnione podmioty

1. ~~EAA i krajowe organy nadzorujące~~ **władze lotnicze** mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji ~~ład~~, nadzoru **i innych zadań przewidzianych na mocy niniejszego rozporządzenia** nadzoru, o których mowa w art. 4 ust. 2, uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I. **[Popr. 82]**
2. Takie upoważnienie ~~udzielone przez krajowy organ nadzorujący~~ jest ważne na obszarze Unii przez odnawialny okres trzech lat. ~~EAA i krajowe organy nadzorujące~~ **władze lotnicze** mogą zlecać każdemu spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Unii przeprowadzenie tych inspekcji ~~ład~~ przeglądów. **[Popr. 83]**

3. ~~Państwa członkowskie~~ **EAA i krajowe władze lotnicze** powiadamiają Komisję, ~~EAA~~ oraz pozostałe państwa członkowskie **i w stosownych przypadkach EAA** o uprawnionych podmiotach, którym przekazały zadania zgodnie z ust. 1, wskazując obszar odpowiedzialności każdego podmiotu oraz jego numer identyfikacyjny, a także o wszelkich zmianach w tym względzie. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* listę uprawnionych podmiotów, ich numery identyfikacyjne i **ich** obszary odpowiedzialności oraz aktualizuje tę listę. **[Popr. 84]**
4. ~~Państwa członkowskie~~ **EAA i krajowe władze lotnicze** wycofują przekazanie uprawnień w stosunku do uprawnionego podmiotu, który przestał spełniać wymogi określone w załączniku I. Informują o tym niezwłocznie Komisję, EAA oraz pozostałe państwa członkowskie. **[Popr. 85]**
5. Podmioty wskazane jako wyznaczone instytucje przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 uznaje się do celów niniejszego artykułu za uprawnione podmioty.

Artykuł 7

Konsultacja z interesariuszami

1. Krajowe organy nadzorujące ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze**, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych do celów wykonywania ich zadań, we wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
[Popr. 86]
2. Do interesariuszy zaliczyć można:
 - instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
 - operatorów lotnisk,
 - stosownych użytkowników przestrzeni powietrznej lub stosowne grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
 - organy wojskowe,
 - przemysł wytwórczy,
 - przedstawicieli organizacji zawodowych.

ROZDZIAŁ III ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Artykuł 8

Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Zapewnienie służb żeglugi powietrznej na obszarze Unii podlega certyfikacji przez krajowe ~~organy nadzorujące~~ *władze lotnicze* lub EAA lub złożeniu krajowym organom nadzorującym lub EASA oświadczenia zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. [**Popr. 87**]
2. Proces certyfikacji musi również zapewniać możliwość stwierdzenia, czy wnioskodawcy są w stanie wykazać wystarczającą zdolność finansową oraz potwierdzić uzyskanie ubezpieczenia od odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej, w przypadku gdy dane państwo członkowskie tego nie gwarantuje.
3. Certyfikat przewiduje równy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja podlega warunkom określonym w załączniku II.

4. Wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb ~~państwu członkowskim~~ **jakiemukolwiek państwu członkowskiemu**, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Unii **oraz w stosownych przypadkach sąsiadującym państwow trzecim w obrębie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, z zastrzeżeniem wzajemnego porozumienia odpowiednich stron.** ~~W odniesieniu do służb pomocniczych możliwość ta uzależniona jest od spełnienia wymogów art. 10 ust. 2.~~ **[Popr. 88]**

Artykuł 9

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

1. Państwa członkowskie gwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat lub ważne oświadczenie uznawane na obszarze Unii.
2. W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem i artykułem 18 ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego spełniały jeden z poniższych warunków:

- a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe tego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
 - b) posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego państwa członkowskiego;
 - c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie członkowskim.
3. Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.
4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że jest ona certyfikowana lub złożyła oświadczenie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 16, ~~które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego~~, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną **instytucję** lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej. **[Popr. 89]**
6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.

Artykuł 10

Zapewnianie służb pomocniczych

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

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

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki *w celu dopilnowania*, aby zapewnić rozdział między zapewnianiem służb ruchu lotniczego a zapewnianiem służb pomocniczych. Rozdział ten obejmuje wymóg zapewniania służb ruchu lotniczego i służb pomocniczych przez odrębne przedsiębiorstwa *instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, sporządzając swoje plany biznesowe, zapraszają do składania ofert różne instytucje zapewniające służby pomocnicze, z myślą o wyborze instytucji oferującej jak największe korzyści finansowe i jakościowe. Przy dokonywaniu oceny planów skuteczności działania, organ weryfikujący skuteczność działania, powołany na mocy art. 11 ust. 2, monitoruje zgodność z przepisami niniejszego ustępu.*
3. Przy wyborze *zewnętrznej* instytucji zapewniającej służby pomocnicze ~~podmiot~~ *zamawiający należy przestrzegać przepisów dyrektywy 2004/18/WE. Wiążącymi kryteriami wyboru instytucji zapewniającej te służby bierze w szczególności pod uwagę* ~~zwłaszcza: efektywność kosztową, ogólną~~ *zwłaszcza: efektywność kosztową, ogólną kosztowa i energetyczna, ogólna* ~~jakość zapewnianych służb, interoperacyjność i ich bezpieczeństwo~~ *jakość zapewnianych służb, interoperacyjność i ich bezpieczeństwo* ~~służb, a także~~ *przejrzystość procesu udzielania zamówień.*

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

5. Służby pomocnicze związane z funkcjonowaniem EATMN mogą być zapewniane w sposób scentralizowany przez menedżera sieci, poprzez uwzględnienie tych służb w zakresie służb, o których mowa w art. 17 ust. 2, zgodnie z art. 17 ust. 3. Służby te, a w szczególności służby związane z zapewnianiem infrastruktury ATM, mogą być również zapewniane na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub grupę takich instytucji. Komisja określa sposób selekcji instytucji zapewniających służby lub grup takich instytucji, w oparciu o możliwości zawodowe i zdolność do zapewniania służb w bezstronny i efektywny kosztowo sposób, oraz dokonuje ogólnej oceny szacowanych kosztów i korzyści związanych z zapewnianiem służb pomocniczych w scentralizowany sposób. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Komisja wyznacza instytucje zapewniające służby lub grupy tych instytucji zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

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

5b. Komisja przeprowadza kompleksowe badanie skutków operacyjnych, gospodarczych, skutków dla bezpieczeństwa i skutków społecznych wprowadzenia zasad rynkowych w obszarze zapewniania służb pomocniczych i przedkłada je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 1 stycznia 2016 r. W badaniu konieczne jest uwzględnienie wdrożenia centralnego planu ATM i skutków, jakie dla sektora służb pomocniczych mają technologie SESAR. [Popr. 90]

Artykuł 11

System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych. Obejmuje on:
 - a) ogólnounijne i odpowiednie lokalne parametry docelowe skuteczności działania odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej **zgodnie z celami centralnego planu ATM określonymi na wysokim szczeblu dla całego okresu odniesienia; [Popr. 91]**

- b) *lokalne* plany *skuteczności działania* krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej *skuteczności działania*, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zapewniające zgodność z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania; oraz **[Popr. 92]**
- c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych.

2. Komisja wyznacza niezależny, bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ weryfikujący skuteczność działania”. ***Organ weryfikujący skuteczność działania jest ustanowiony ze skutkiem od dnia 1 lipca 2015 r. jako europejski organ ds. regulacji ekonomicznej działający pod nadzorem Komisji.*** Rolą organu weryfikującego skuteczność ***oceny skuteczności*** działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z krajowymi organami nadzorującymi ***władzami lotniczymi***, oraz wspomaganie ***i monitorowanie*** krajowych organów nadzorujących ***władz lotniczych*** na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. ***Organ weryfikujący skuteczność działania powinien być funkcjonalnie i prawnie odrębny od wszelkich instytucji zapewniających służby, zarówno na szczeblu krajowym, jak i ogólnoeuropejskim.*** Pomoc techniczną organowi weryfikującemu skuteczność działania może świadczyć EAA i, ***menadżer sieci***, Eurocontrol lub inny właściwy podmiot. **[Popr. 93]**

3. ~~Lokalne plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ **skuteczności działania**, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez krajowe organy nadzorujące **władze lotnicze** i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące lokalne parametry docelowe oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z **Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania**, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk. **[Popr. 94]**
4. Zgodność **lokalnych** planów krajowych ~~lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ **skuteczności działania** oraz lokalnych parametrów docelowych z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Unii jest oceniana przez Komisję we współpracy z organem weryfikującym skuteczność działania. **[Popr. 95]**

W przypadku gdy Komisja stwierdziła, że **lokalne plany krajowe skuteczności działania** lub ~~planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ lub lokalne parametry docelowe nie są zgodne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi, może ona zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków naprawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2. **[Popr. 96]**

5. Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli lokalne parametry docelowe nie zostały osiągnięte, dane państwa członkowskie określają i stosują środki mające na celu naprawę sytuacji. Jeżeli Komisja stwierdzi, że środki te są niewystarczające, aby naprawić sytuację, może zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia koniecznych środków naprawczych lub zastosowania sankcji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2.
6. Komisja ~~dokonyuje~~ ***i EAA dokonują, wraz organem weryfikującym skuteczność działania,*** regularnych ocen osiągnięcia ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania. **[Popr. 97]**
7. Podstawę systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, stanowi:
 - a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i służb sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, ~~operatorzy~~***operatorów*** lotnisk, ***EAA***, krajowe ~~organy nadzorujące~~***władze lotnicze***, państwa członkowskie i Eurocontrol; **[Popr. 98]**

- b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnowiatowego zarządzania ruchem lotniczym”, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość, efektywność kosztową, *czynnik ludzki*, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania; *specjalną uwagę poświęcić należy wskaźnikom bezpieczeństwa;* [Popr. 99]
- c) ustanowienie i weryfikacja ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej; *ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania ustala się z myślą o zapewnieniu zachowania wystarczającej elastyczności poszczególnych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu osiągnięcia najlepszych wyników;* [Popr. 100]
- d) kryteria przygotowania przez krajowe ~~organy nadzorujące krajowych~~ *władze lotnicze lokalnych* planów skuteczności działania ~~lub planów skuteczności działania dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ zawierających lokalne parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania: [Popr. 101]

- (i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, *które z kolei powinny uwzględniać wdrażanie centralnego planu ATM*; [Popr. 102]
 - (ii) określają wszystkie składniki kosztów krajowej lub dotyczącej funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej podstawy kosztowej;
 - (iii) obejmują wiążące lokalne parametry docelowe skuteczności działania zgodne z parametrami docelowymi ustanowionymi dla całego obszaru Unii;
- e) ocena lokalnych parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie *lokalnego* planu krajowego lub planu dotyczącego ~~funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej~~ *skuteczności działania*; [Popr. 103]
- f) monitorowanie planów krajowych lub *lokalnych* planów ~~dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ *skuteczności działania*, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania; [Popr. 104]
- g) kryteria nakładania sankcji *i mechanizmy rekompensaty* za brak zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania; [Popr. 105]

- h) ogólne zasady opracowywania systemów zachęt przez państwa członkowskie;
- i) zasady stosowania mechanizmu przejściowego niezbędnego dostosowania do funkcjonowania systemów skuteczności działania, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia aktu delegowanego, o którym mowa w niniejszym ustępie;
- j) odpowiednie okresy odniesienia i odstępy czasowe, w których przeprowadzana jest ocena osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania oraz w których ustanawia się nowe parametry;
- k) wymagane odpowiednie harmonogramy;

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu ***przyjęcia ogólnounijnych paramentów docelowych skuteczności działania i*** określenia szczegółowych zasad właściwego funkcjonowania systemu skuteczności działania zgodnie z literami zawartymi w niniejszym ustępie. **[Popr. 106]**

8. Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę fakt, że służby trasowe, służby terminalowe i służby sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.

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

Zakres badania obejmuje w szczególności:

- a) identyfikację podmiotów niebędących instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w systemie ATM, które mogą wpływać na skuteczność działania sieci;**
- b) skutki wywierane przez zachowania takich podmiotów na skuteczność działania służb ANS w odniesieniu do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska i przepustowości;**
- c) wykonalność opracowania wskaźników skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania w przypadku tych podmiotów;**
- d) korzyści dla europejskiej sieci ATM, które mogą wynikać z zastosowania dodatkowych wskaźników skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania; przeszkody uniemożliwiające osiągnięcie optymalnej skuteczności działania.**

Badanie powinno rozpocząć się nie później niż dwunastu miesięcy po publikacji niniejszego rozporządzenia i zakończyć się nie później niż po upływie kolejnych dwunastu miesięcy; wyniki badania powinny zostać następnie rozpatrzone przez Komisję i państwa członkowskie z myślą o rozszerzeniu zakresu systemu skuteczności działania o dodatkowe wskaźniki skuteczności działania i kluczowe wskaźniki skuteczności działania na przyszłe okresy odniesienia, zgodnie z przepisami niniejszego artykułu. [Popr. 107]

Artykuł 12

Ogólne przepisy dotyczące systemu opłat

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 13 i 14 system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczynia się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczynia się do efektywności kosztowej zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także efektywności lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. System ten jest również zgodny z art. 15 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. oraz z systemem opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych.

Artykuł 13

Zasady dotyczące systemu opłat

1. System opłat opiera się na rozliczeniu kosztów służby żeglugi powietrznej poniesionych przez instytucje zapewniające służby na korzyść użytkowników przestrzeni powietrznej. System dzieli te koszty pomiędzy poszczególne kategorie użytkowników.
2. Przy ustalaniu podstawy kosztowej opłat stosuje się zasady określone w ust. 3–8.
3. Koszt dzielony pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowi ustalony koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej, łącznie z odpowiednimi kwotami odsetek od inwestycji kapitałowych i amortyzacji aktywów, jak również kosztami utrzymania, obsługi, zarządzania i administracji, w tym koszty poniesione przez EAA w związku z wykonywaniem odpowiednich zadań wchodzących w zakres jej kompetencji. Ustalone koszty są kosztami ustalonymi przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na początku okresu odniesienia dla każdego roku kalendarzowego w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 5, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim dostosowaniu przy zastosowaniu mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11.

4. Koszty, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. Obejmują one również koszty ponoszone przez krajowe ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze** lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie, o których mowa w art. 33, ani żadnych środków naprawczych lub sankcji, o których mowa w art. 11 ust. 5. **[Popr. 108]**
5. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych, ***z myślą o uzyskaniu jednolitej opłaty, zgodnie z ich odpowiednimi planami skuteczności działania.*** **[Popr. 109]**
6. Koszt poszczególnych służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. 21 ust. 3.

7. Zakazane jest subsydiowanie skrośne pomiędzy służbami trasowymi i służbami terminalowymi. Koszty związane zarówno ze służbami terminalowymi, jak i służbami trasowymi, przypisuje się w sposób proporcjonalny do służb terminalowych i służb trasowych w oparciu o przejrzystą metodologię. Zezwala się na subsydiowanie skrośne pomiędzy różnymi służbami ruchu lotniczego w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane. Zakazane jest subsydiowanie skrośne między służbami ruchu lotniczego a służbami pomocniczymi.
8. Zapewniana jest przejrzystość podstawy kosztowej opłat. W celu umożliwienia zbadania rzeczywistych oraz planowanych kosztów i przychodów instytucji zapewniających służby przyjmowane są przepisy wykonawcze dotyczące dostarczania informacji przez te instytucje. Informacje są regularnie wymieniane pomiędzy krajowymi organami nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrole.
9. Ustalając opłaty zgodnie z ust. 3–8, państwa członkowskie przestrzegają poniższych zasad:

- a) opłaty za dostępność służb żeglugi powietrznej są ustanawiane na niedyskryminacyjnych warunkach; przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość lub kategorię użytkownika;
- b) zwolnienie z opłat niektórych użytkowników, w szczególności operatorów lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, jest dopuszczalne, pod warunkiem że koszt takiego zwolnienia nie jest przenoszony na innych użytkowników;
- c) opłaty są ustalane na rok kalendarzowy na podstawie ustalonych kosztów;
- d) służby żeglugi powietrznej mogą generować wystarczające przychody zapewniające uzasadniony zwrot z aktywów, który przyczynia się do niezbędnego podniesienia wartości kapitału;
- e) opłaty odzwierciedlają koszt służb żeglugi powietrznej oraz obiektów i urządzeń udostępnianych użytkownikom przestrzeni powietrznej, w tym koszty poniesione przez EAA w związku z wykonywaniem odpowiednich zadań wchodzących w zakres jej kompetencji, z uwzględnieniem względnych możliwości produkcyjnych różnych typów statków powietrznych;

- f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. Do celów ~~lit. f) tej litery~~ i w związku z ~~krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ *lokalnymi* planami skuteczności działania krajowe ~~organy nadzorujące~~ *władze lotnicze* mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. **[Popr. 110]**
10. Komisja przyjmuje środki określające szczegóły procedury, której należy przestrzegać przy stosowaniu ust. 1–9. *Komisja może zaproponować mechanizmy finansowe służące do poprawy synchronizacji wydatków kapitałowych w odniesieniu do elementów pokładowych i naziemnych związanych z wdrożeniem technologii SESAR.* Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. **[Popr. 111]**

Artykuł 14

Ocena zgodności z art. 12 i 13

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 12 i 13. Komisja podejmuje działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów do wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu, a wyniki oceny udostępnia państwom członkowskim, Eurocontrolowi i przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej.
2. Na wniosek jednego lub kilku państw członkowskich, bądź z własnej inicjatywy, Komisja bada szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w kontekście stosowania art. 12 i 13, dotyczące ustalenia kosztów i opłat. Nie naruszając przepisów art. 32 ust. 1, Komisja udostępnia wyniki dochodzenia państwom członkowskim, Eurocontrolowi oraz przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku i po uzyskaniu stanowiska od zainteresowanego państwa członkowskiego Komisja stwierdza w drodze decyzji, czy zapewniono zgodność z przepisami art. 12 i 13 i czy zatem środek może być dalej stosowany. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 27 ust. 2.

Artykuł 14a

Wdrażanie centralnego planu ATM

Wdrażanie centralnego planu ATM koordynuje Komisja. Wkład we wdrażanie centralnego planu ATM wnoszą menedżer sieci, organ weryfikujący skuteczność działania i zarządca wdrożenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. [Popr. 112]

Artykuł 14b

Komisja przyjmuje środki określające zarządzanie wdrażaniem centralnego planu ATM, w tym środki służące definicji i wyborowi podmiotu odpowiedzialnego za szczebel zarządzania (zarządcy wdrożenia). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. [Popr. 113]

Artykuł 14c

Zarządca wdrożenia zaleca Komisji wiążące terminy wdrożenia i podjęcia działań naprawczych dotyczących opóźnień we wdrażaniu. [Popr. 114]

Artykuł 15
Wspólne projekty

1. Wdrażanie centralnego planu ATM można wspierać za pośrednictwem wspólnych projektów. Projekty te wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakimi jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa. Wspólne projekty mają na celu wdrożenie *funkcji systemu ATM* w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób ~~funkcji systemu ATM~~, aby osiągnąć istotne zmiany operacyjne wskazane , *z myślą o doprowadzeniu do istotnych zmian operacyjnych wskazanych* w centralnym planie ATM, *w tym ustalenia najbardziej stosownego wymiaru geograficznego, zorientowanej na skuteczność działania struktury projektu, a także podejścia w ramach świadczenia usług, które stosować ma zarządca wdrożenia. W stosowanych przypadkach koncepcja i wykonanie wspólnych projektów ma na celu ustanowienie zestawu interoperacyjnych podstawowych zdolności we wszystkich państwach członkowskich [Popr. 115].*

2. Komisja może przyjąć środki ustanawiające mechanizm zarządzania wspólnymi projektami i wskazujące zachęty do ich wdrożenia. ***Organ kierujący realizacją wspólnych projektów musi być jednocześnie organem odpowiedzialnym za wdrażanie podstawowej linii centralnego planu ATM.*** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Środki te ~~pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących~~ ***uzupełniają mechanizmy służące*** realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku. **[Popr. 116]**

3. Komisja może przyjąć wspólne projekty dotyczące funkcji sieciowych, które mają szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczych oraz służb żeglugi powietrznej w Europie, wskazując funkcje ATM, które są gotowe do wdrożenia, a także harmonogram i zakres geograficzny tego procesu wdrożeniowego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Te wspólne projekty mogą zostać uznane za kwalifikujące się do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy unijnych w ramach wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do decydowania o wykorzystaniu swoich zasobów finansowych, Komisja dokonuje niezależnej analizy kosztów i korzyści oraz przeprowadza odpowiednie konsultacje z państwami członkowskimi i właściwymi zainteresowanymi stronami zgodnie z art. 28, analizując wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów. Zwrot kosztów kwalifikowalnych związanych z realizacją wspólnych projektów odbywa się zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.

3a. *Wspólne projekty służą wdrażaniu w sposób skoordynowany i terminowy usprawnień operacyjnych wypracowanych w ramach projektu SESAR. W ten sposób mają one decydujący wpływ na osiągnięcie ogólnoeuropejskich parametrów docelowych.*
[Popr. 117]

Artykuł 16

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ustanowienia i wdrożenia **operacyjnych** funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w oparciu o zintegrowane zapewnianie służb ~~ruchu lotniczego~~ **żeglugi powietrznej**, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz ~~utrzymanie wysokiego poziomu~~ **utrzymując wysoki poziom** bezpieczeństwa, a także ~~poprawienie~~ **przyczyniając się do poprawy** ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i ~~zmniejszenie~~ **zmniejszenia** jego oddziaływania na środowisko. **[Popr. 118]**
- ~~2. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej tworzy się, tam gdzie to możliwe, w oparciu o partnerstwa branżowe oparte na współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania służb pomocniczych zgodnie z art. 10. W celu zmaksymalizowania skuteczności działania partnerstwa branżowe mogą obsługiwać jeden funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej lub większą ich liczbą lub też ich fragment. **[Popr. 119]**~~

3. Państwa członkowskie, *krajowe władze lotnicze* oraz instytucje zapewniające służby *żeglugi powietrznej* ściśle współpracują ze sobą w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również *krajowe władze lotnicze i* instytucje zapewniające służby ~~raelu~~ *lotniczegożeglugi powietrznej* z państw trzecich uczestniczących w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej. **[Popr. 120]**

4. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:
 - a) jest poparte względami bezpieczeństwa;
 - b) zaprojektowane tak, aby maksymalizować synergię, której źródłem są partnerstwa branżowe, w celu osiągnięcia ~~oraz — tam, gdzie jest to możliwe — przekroczenia~~ parametrów docelowych skuteczności działania określonych zgodnie z art. 11; **[Popr. 121]**
 - c) umożliwia optymalne *i elastyczne* wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego; **[Popr. 122]**
 - d) gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 17;

- e) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;
- f) zapewnia, w stosownych przypadkach, płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;
- g) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej;
- h) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;
- i) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich.
- ia) ujednocila zamawianie infrastruktury ATM i ma na celu zwiększenie interoperacyjności istniejącego sprzętu. [Popr. 123]*
- ib) ułatwia osiągnięcie spójności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. [Popr. 124]*

Wymogi określone w ust. 4 lit. c), d) i g) są spełniane zgodnie z zasadą optymalizacji przestrzeni powietrznej prowadzonej przez menedżera sieci, jak określono w art. 17.

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

6. **Działający** funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, ~~który obejmuje swym zasięgiem przestrzeń powietrzną znajdującą się w gestii dwóch państw członkowskich lub większej ich liczby,~~ jest ustanawiany w drodze wspólnego wyznaczenia przez wszystkie państwa członkowskie i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwa trzecie, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. **[Popr. 126]**

Wspólne wyznaczenie, w wyniku którego ustanowiony zostaje funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, przewiduje niezbędne postanowienia regulujące sposób, w jaki blok może zostać zmieniony, oraz sposób, w jaki państwo członkowskie lub, w stosownym przypadku, państwo trzecie, może wycofać się z danego bloku, w tym ustalenia przejściowe.

7. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-ą) Komisji, innym państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom odpowiednie informacje oraz umożliwia(-ją) zgłoszenie uwag.
8. W przypadku sporu pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane państwa członkowskie mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych państw członkowskich. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 6, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

9. Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń, o których mowa w ust. 6 i 7, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. 4 i przedkłada wyniki do dyskusji państwom członkowskim. Jeśli Komisja stwierdzi, że jeden lub więcej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia wymogów, rozpoczyna dialog z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu osiągnięcia konsensusu co do środków niezbędnych dla naprawienia sytuacji.

10. Komisja może przyjąć szczegółowe środki dotyczące wspólnego wyznaczenia instytucji zapewniającej(-ych) służby ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 6, określające metody wyboru instytucji zapewniającej(-ych) służby, okres, na jaki dokonuje się wyznaczenia, mechanizm nadzoru, dostępność zapewnianych służb oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

11. Komisja może przyjąć środki dotyczące informacji, jakie mają zostać przekazane przez państwo (państwa) członkowskie, o których mowa w ust. 6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 3. ***Przepisy niniejszego ustępu stosuje się z zastrzeżeniem ustaleń dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w zakresie, w jakim ustalenia te spełniają parametry docelowe skuteczności działania przyjęte zgodnie z art. 11 oraz, w stosownych przypadkach, wykraczają poza te parametry.*** [Popr. 127]

Artykuł 16a

Partnerstwa branżowe

1. ***Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą nawiązać współpracę w celu utworzenia partnerstw branżowych, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania służb pomocniczych zgodnie z art. 10. W celu zmaksymalizowania skuteczności działania partnerstwa branżowe mogą obsługiwać jeden funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej lub większą ich liczbą lub też ich fragment.***
2. ***Komisja i państwa członkowskie podejmują wszelkie wysiłki w celu zapewnienia likwidacji przeszkód dla partnerstw między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, biorąc pod uwagę zwłaszcza kwestie odpowiedzialności, modele opłat i przeszkody dla interoperacyjności.*** [Popr. 128]

Artykuł 17

Projektowanie sieci i zarządzanie nią

1. Służby sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne *i elastyczne* wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Te służby sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i realizowane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych. **[Popr. 129]**
2. Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia realizację *koordynowanie* następujących *funkcji* *i* służb ~~w ramach obowiązków~~ *przez* menedżera sieci: **[Popr. 130]**
 - a) projektowanie europejskiej sieci tras;

- b) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych;
- c) centralna funkcja w zakresie zarządzania przepływem ruchu lotniczego;
- d) udostępnianie portalu informacji lotniczej zgodnie z art. 23;
- e) optymalizacja projektowania przestrzeni powietrznej, **w tym sektorów przestrzeni powietrznej i struktur przestrzeni powietrznej w obszarach trasowych i terminalowych**, we współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 16; **[Popr. 131]**
- f) centralna funkcja w zakresie koordynacji lotniczej sytuacji kryzysowej.

Funkcje i służby wymienione w niniejszym ustępie nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej. **[Popr. 132]**

Komisja może – zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – wyznaczyć Eurocontrol lub inną bezstronną i kompetentną organizację do celów wykonywania zadań menedżera sieci. Zadania te wykonuje się w imieniu *Unii*, państw członkowskich i zainteresowanych stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Do dnia 1 stycznia ~~2020~~**2016** r. Komisja wyznacza na menedżera sieci samodzielną instytucję zapewniającą służby, utworzoną, ~~o ile jest to możliwe,~~ jako partnerstwo branżowe. **[Popr. 133]**

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby rozszerzyć wykaz służb określonych w ust. 2 w celu dostosowania go do postępu technicznego i operacyjnego pod względem zapewniania służb pomocniczych w scentralizowany sposób.

4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy regulujące:
- a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów;
 - b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i rozwiązywania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej;
 - c) dodatkowe służby sieci określone w centralnym planie ATM;
 - d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią w przypadku zadań, o których mowa w ust. 2;
 - e) szczegółowe uzgodnienia dotyczące zarządzania menedżerem sieci, uwzględniające wszystkich zainteresowanych interesariuszy prowadzących operacje;
 - f) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz

- g) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że służby krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2 i ust. 4 lit. c), są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie ~~krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ *lokalnym* i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi. **[Popr. 134]**

Artykuł 18

Związki pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację lub złożyły oświadczenie na terenie Unii.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej formalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiających wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. O tych ustaleniach zawiadamia się zainteresowane krajowe organy nadzorujące.
3. W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana jest zgoda zainteresowanych państw członkowskich.

Artykuł 19

Stosunki z interesariuszami

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustanawiają mechanizmy konsultacyjne służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi grupami skupiającymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz operatorów lotnisk, dotyczących wszystkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami *i strategicznych planów inwestycyjnych – zwłaszcza w przypadku aspektów wymagających synchronizacji rozmieszczenia sprzętu pokładowego i naziemnego* – lub istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej. Użytkowników przestrzeni powietrznej angażuje się również w proces zatwierdzania ~~strategicznych planów inwestycyjnych~~. Komisja przyjmuje środki szczegółowo określające sposób prowadzenia konsultacji oraz sposób angażowania użytkowników przestrzeni powietrznej w proces ~~zatwierdzania~~ *przygotowywania strategicznych planów inwestycyjnych w celu zapewnienia ich spójności z centralnym planem ATM i wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15*. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. **[Popr. 135]**

Bez uszczerbku dla roli Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej Komisja ustanawia konsultacyjną grupę ekspertów ds. czynnika ludzkiego, do której należą europejscy partnerzy społeczni ATM i inni eksperci z organizacji zawodowych. Zadaniem tej grupy jest doradzanie Komisji w zakresie wzajemnego oddziaływania operacji i czynnika ludzkiego w sektorze ATM.
[Popr. 136]

Artykuł 20

Współpraca z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.

Artykuł 21

Przejrzystość ksiąg rachunkowych

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

Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu dopilnowania, by do dnia 1 lipca 2017 r. instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zastosowały się do przepisów niniejszego artykułu. [Popr. 137]

2. We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej publikuje roczne sprawozdanie i jest regularnie poddawana niezależnemu audytowi.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiciu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej, określonym w art. 12, oraz, w uzasadnionych przypadkach, prowadzą skonsolidowane księgi rachunkowe związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby to od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.
4. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy, które będą mieć prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby w obszarze przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności.
5. ~~Państwa członkowskie mogą stosować przepisy przejściowe art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zastosowania międzynarodowych standardów rachunkowości w stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej⁺, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia. [Popr. 138]~~

⁺ ~~Dz.U. L 243 z 11.9.2002, s. 1.~~

Artykuł 22

Dostęp do danych i ich ochrona

1. W zakresie dotyczącym ogólnego ruchu lotniczego właściwe dane operacyjne będą wymieniane w czasie rzeczywistym pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te będą wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.
2. Dostępu do właściwych danych operacyjnych udziela się odpowiednim organom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej lub instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, które złożyły oświadczenia, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.
3. Certyfikowane instytucje zapewniające służby lub instytucje zapewniające służby, które złożyły oświadczenie, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określają standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych niż te wymienione w ust. 1. Krajowe organy nadzorujące zatwierdzają te standardowe warunki. Komisja może określić środki dotyczące procedur, których należy przestrzegać przy wymianie danych, oraz rodzaju odpowiednich danych w odniesieniu do tych warunków dostępu i ich zatwierdzania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

ROZDZIAŁ IV PRZESTRZEŃ POWIETRZNA

Artykuł 23

Elektroniczna informacja lotnicza

1. Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją, Komisja, we współpracy z menedżerem sieci, zapewnia dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednoczony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych.
2. W związku z ust. 1 Komisja zapewnia rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Unii w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewnia zintegrowany dostęp i dystrybucję wymaganych elementów danych, takich jak informacja lotnicza, informacja biura sprawozdawczego służb ruchu lotniczego (ARO), informacja meteorologiczna oraz informacja o zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i innych.

3. Komisja przyjmuje środki dotyczące utworzenia i wdrożenia elektronicznego zintegrowanego portalu informacyjnego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Artykuł 24

Rozwój technologiczny i interoperacyjność systemu zarządzania ruchem lotniczym

1. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące upowszechniania rozwoju technologicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym w kontekście opracowywania i wdrażania centralnego planu ATM. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.
2. W odniesieniu do przepisów, o których mowa w ust. 1, zastosowanie ma art. 17 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W stosownych przypadkach Komisja zwraca się do EAA o uwzględnienie tych przepisów w rocznym programie prac, o którym mowa w art. 56 tego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 25

Dostosowanie załączników

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu uzupełnienia lub zmiany wymogów dotyczących uprawnionych podmiotów wymienionych w załączniku I oraz warunków dołączonych do certyfikatów wydawanych instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, wymienionych w załączniku II, tak aby uwzględnić doświadczenia uzyskane przez krajowe organy nadzorujące przy stosowaniu tych wymogów i warunków lub ewolucję systemu zarządzania ruchem lotniczym pod względem interoperacyjności i zintegrowanego zapewniania służb żeglugi powietrznej.

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

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

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazanych uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem przedmiotowego siedmioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. [Popr. 139]

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 27

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „komitetem”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 28

Konsultacje Komisji z interesariuszami

1. Komisja ustanawia zasady konsultacji na szczeblu Unii w celu konsultowania, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z wykonaniem niniejszego rozporządzenia. W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji Komisji 98/500/WE.
2. Do interesariuszy zaliczyć można:
 - instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
 - operatorów lotnisk,
 - zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej lub zainteresowane grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
 - organy wojskowe,
 - środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy, oraz
 - przedstawicieli organizacji zawodowych.

Artykuł 29

Branżowy organ konsultacyjny

Bez uszczerbku dla roli Komitetu oraz Eurocontrolu Komisja powołuje „ branżowy organ konsultacyjny ”, do którego należą instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, stowarzyszenia użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy oraz przedstawiciele organizacji zawodowych. Zadaniem tego organu jest wyłącznie doradzanie Komisji w zakresie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Artykuł 30

Stosunki z państwami trzecimi

Unia i jej państwa członkowskie dążą do rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o państwa niebędące członkami Unii Europejskiej i wspierają takie rozszerzenie. W tym celu podejmują one działania w ramach porozumień zawartych z sąsiadującymi państwami trzecimi bądź w ramach wspólnego wyznaczenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub porozumień w sprawie funkcji sieciowych, aby przyczynić się do realizacji celów niniejszego rozporządzenia w tych państwach.

Artykuł 31

Wsparcie ze strony organów zewnętrznych

Komisja może występować do organu zewnętrznego o udzielenie wsparcia dla realizacji jej zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 32

Poufność

1. Ani krajowe ~~organy nadzorujące~~ **władze lotnicze**, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie mogą ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów. **[Popr. 140]**
2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa krajowych ~~organów nadzorujących~~ **władz lotniczych** ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględniać będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych. **[Popr. 141]**

3. Uzyskane informacje i dane dotyczące systemu opłat, o którym mowa w art. 12, są podawane do wiadomości publicznej.

Artykuł 33

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji *i mechanizmów rekompensaty* mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby oraz podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. [**Popr. 142**]

Artykuł 34

Przegląd oraz metody oceny działania

1. Komisja dokonuje okresowego przeglądu stosowania niniejszego rozporządzenia oraz przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na zakończenie każdego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 5 lit. d). Jeżeli jest to uzasadnione, w tym celu Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o dostarczenie informacji istotnych z punktu widzenia stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Sprawozdania zawierają ocenę rezultatów osiągniętych w wyniku działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym odpowiednie informacje na temat rozwoju tego sektora, szczególnie z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych, środowiskowych, zatrudnienia i technologicznych, jak również jakości służb w świetle pierwotnych założeń oraz mając na uwadze przyszłe potrzeby.

Artykuł 35

Środki zabezpieczające

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, jakie niezbędne są do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne:

- a) w celu nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony,

- b) na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku,
- c) na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne,
- d) dla spełnienia międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego,
- e) w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

Artykuł 36

Agencja Unii Europejskiej ds. Lotnictwa (EAA)

Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z EAA.

Artykuł 37

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004, 550/2004, 551/2004 i 552/2004 tracą moc.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

Artykuł 38

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZ UPRAWNIONE PODMIOTY

1. Uprawniony podmiot:

- musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie państwowych i prywatnych instytucji sektora transportu lotniczego, w szczególności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz w podobnych sektorach w jednej lub większej ilości dziedzin objętych niniejszym rozporządzeniem;
- musi posiadać kompleksowe zasady i przepisy dla okresowej kontroli wyżej wymienionych instytucji, opublikowane, ciągle uaktualniane oraz poprawiane za pomocą programów badawczo-rozwojowych;
- nie może być kontrolowany przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, organy zarządzające portami lotniczymi lub przez inne instytucje zaangażowane w zapewnianie służby żeglugi powietrznej lub w usługi transportu lotniczego;
- musi być obsadzony personelem technicznym, zarządzającym, zabezpieczającym i badawczym stosownie do zadań, jakie ma wykonywać;

- musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że państwo członkowskie przejmuje odpowiedzialność zgodnie z prawem krajowym bądź państwo członkowskie jest samo bezpośrednio odpowiedzialne za inspekcje.

Uprawniony podmiot, jego dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani w projektowanie, produkcję, marketing lub obsługę części składowych lub systemów bądź w ich wykorzystanie ani w sposób bezpośredni, ani poprzez autoryzowanego przedstawiciela. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznych pomiędzy producentem lub konstruktorem.

Uprawniony podmiot musi je przeprowadzać z możliwie największą rzetelnością zawodową i możliwie największymi kompetencjami technicznymi oraz musi być wolny od jakichkolwiek nacisków i wpływów, szczególnie o charakterze finansowym, co mogłoby mieć wpływ na jego osąd lub wyniki jego inspekcji, szczególnie w stosunku do osób lub grup osób, których wyniki tych kontroli bezpośrednio dotyczą.

2. Personel uprawnionego podmiotu musi posiadać:

- solidne przeszkolenie techniczne i zawodowe,
- wystarczającą wiedzę na temat wymogów inspekcji, jakie wykonują, i odpowiednie doświadczenie w takich działaniach,
- umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, ewidencji i raportów w celu udokumentowania wykonania inspekcji.
- zagwarantowaną bezstronność. Wynagrodzenie personelu nie może zależeć od liczby przeprowadzonych inspekcji ani od wyników takich inspekcji.

ZAŁĄCZNIK II

WARUNKI DOŁĄCZONE DO CERTYFIKATÓW

1. Certyfikaty muszą wskazywać:
 - a) ~~krajowy organ nadzorujący wydający~~ **krajowe władze lotnicze wydające** certyfikat;
[Popr. 143]
 - b) wnioskodawcę (nazwę i adres);
 - c) służbę podlegającą certyfikacji;
 - d) oświadczenie wnioskodawcy o zgodności ze wspólnymi wymogami, jak określono w art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - e) datę wydania i okres ważności certyfikatu.

2. Dodatkowe warunki dołączone do certyfikatów mogą, odpowiednio, dotyczyć:
 - a) równego dostępu użytkowników przestrzeni powietrznej do służb oraz wymaganego poziomu działania takich służb, włącznie z poziomem bezpieczeństwa i interoperacyjności;

- b) specyfikacji operacyjnych określonych służb;
- c) czasu, do kiedy należy zapewnić służby;
- d) różnorodnego sprzętu, jaki będzie wykorzystywany w określonych służbach;
- e) wyodrębnienia lub ograniczeń w działaniu służb innych niż te związane z zapewnianiem służby żeglugi powietrznej;
- f) umów, porozumień bądź innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą służby a stroną trzecią, dotyczących służb(-y);
- g) zapewniania informacji wymaganych do weryfikacji zgodności służb ze wspólnymi wymogami, włącznie z planami, danymi finansowymi i operacyjnymi oraz zasadniczymi zmianami rodzaju lub zakresu zapewnianych służb nawigacji lotniczej;
- h) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Rozporządzenie (WE) nr 552/2004	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1–3				Art. 1 ust. 1–3
		Art. 1 ust. 3		Art. 1 ust. 4
Art. 1 ust. 4				Art. 1 ust. 5
	Art. 1			-----
		Art. 1 ust. 1, 2 i 4		-----
			Art. 1	-----
Art. 2 pkt 1)–35)				Art. 2 pkt 1)–35)

				Art. 2 pkt 36)–38)
Art. 2 pkt 17), 18), 23), 24), 32), 35), 36)				-----
Art. 3				-----
Art. 4 ust. 1 i 2				Art. 3 ust. 1 i 2
				Art. 3 ust. 3 i 4
Art. 4 ust. 3				Art. 3 ust. 5
				Art. 3 ust. 6
Art. 3 ust. 4–5				Art. 3 ust. 7 i 8
				Art. 3 ust. 9

	Art. 2 ust. 1			Art. 4 ust. 1 lit. a)
				Art. 4 ust. 1 lit. b)–g)
	Art. 2 ust. 2			Art. 4 ust. 2
				Art. 5 ust. 1 i 2
	Art. 2 ust. 3–6			Art. 5 ust. 3–6
	Art. 3 ust. 1 i 2			Art. 6 ust. 1 i 2
			Art. 8 ust. 1 i 3	Art. 6 ust. 3 i 4
				Art. 6 ust. 5
			Art. 8 ust. 2 i 4	-----

	Art. 6			-----
Art. 10 ust. 1				Art. 7 ust. 1
				Art. 7 ust. 2
	Art. 7 ust. 1			Art. 8 ust. 1
				Art. 8 ust. 2
	Art. 7 ust. 4 i 6			Art. 8 ust. 3 i 4
	Art. 7 ust. 2, 3, 5, 7-9			-----
	Art. 8			Art. 9
				Art. 10
	Art. 9			-----
Art. 11				Art. 11

	Art. 14			Art. 12
	Art. 15			Art. 13
	Art. 16			Art. 14
	Art. 15a			Art. 15
	Art. 9a ust. 1			Art. 16 ust. 1 i 3
				Art. 16 ust. 2
	Art. 9a ust. 2 lit. i)			-----
	Art. 9a ust. 2			Art. 16 ust. 4
				Art. 16 ust. 5
	Art. 9a ust. 3–9			Art. 16 ust. 6–12

	Art. 9b			-----
		Art. 6 ust. 1-2 lit. b)		Art. 17 ust. 1 i ust. 2 lit. b)
				Art. 17 ust. 2 lit. c)-e)
		Art. 6 ust. 3-4 lit. d)		Art. 17 ust. 3-4 lit. d)
				Art. 17 ust. 4 lit. e)
		Art. 6 ust. 4 lit. e)-f)		Art. 17 ust. 4 lit. f)-g)
		Art. 6 ust. 5 i 7		Art. 17 ust. 5 i 6
		Art. 6 ust. 8 i 9		-----
	Art. 10			Art. 18

				Art. 19
	Art. 11			Art. 20
	Art. 12			Art. 21
	Art. 13			Art. 22
		Art. 3		-----
		Art. 3a		Art. 23
		Art. 4		-----
		Art. 7		-----
		Art. 8		-----
				Art. 24 ust. 1 i 2
			Art. 3 ust. 3	-----
			Art. 2 – art. 3 ust. 2	-----

			Art. 3 ust. 4 – art. 7	-----
	Art. 17 ust. 1			Art. 25
				Art. 26
Art. 5 ust. 1–3				Art. 27 ust. 1–3
Art. 5 ust. 4 i 5				-----
Art. 10 ust. 2 i 3				Art. 28 ust. 1 i 2
Art. 6				Art. 29
Art. 7				Art. 30
Art. 8				Art. 31
	Art. 4			-----

			Art. 9	-----
	Art. 18			Art. 32
Art. 9				Art. 33
Art. 12 ust. 2-4				Art. 34 ust. 1-3
Art. 12 ust. 1				-----
	Art. 18a			-----
		Art. 10		-----
Art. 13				Art. 35
Art. 13a				Art. 36
			Art. 10	-----
			Art. 11	Art. 37

	Art. 19 ust. 1			Art. 38
	Art. 19 ust. 2			-----
	Załącznik I		Załącznik V	Załącznik I
			Załącznik I	-----
	Załącznik II			Załącznik II
			Załącznik II	-----
				Załącznik III
			Załącznik III	-----
			Załącznik IV	-----