

Bruksela, 4 czerwca 2021 r.
(OR. en)

9490/21

Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	ST 9162/21 + ADD1-4 + AD1CO1
Nr dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Dotyczy:	Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1139 w odniesieniu do zdolności Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego do działania jako organ weryfikujący skuteczność działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – Podejście ogólne (3 czerwca 2021 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu podejście ogólne Rady w sprawie powyższych wniosków, przyjęte przez Radę na 3798. posiedzeniu w dniu 3 czerwca 2021 r.

↓ 549/2004 (dostosowany)

2013/0186 (COD)

Zmieniony wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat ☒ o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ☒ ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80(2) ☒ 100 ust. 2 ☒,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

¹ ~~Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.~~ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² ~~Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.~~ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

↓ nowy

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹, rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady² oraz rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady³ zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność wprowadzenia dalszych zmian i w celu zapewnienia jasności rozporządzenia te należy przekształcić.

↓ 549/2004 motyw 1 (dostosowany)

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

↓ 549/2004 motyw 2 (dostosowany)

~~Na swoim nadzwyczajnym posiedzeniu w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r. Rada Europejska wezwwała Komisję do przedstawienia propozycji w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną, kontroli ruchu lotniczego i zarządzania przepływem ruchu lotniczego w oparciu o pracę Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej utworzonej przez Komisję. Grupa ta, złożona głównie z przedstawicieli cywilnych i wojskowych władz lotniczych Krajów Członkowskich, przedstawiła swój raport w listopadzie 2000 r.~~

↓ 1070/2009 motyw 2 (dostosowany)

⇒ nowy

- (2) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)~~, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb)~~, rozporządzenia (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~~

¹ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

² Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

³ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

~~przestrzeni powietrznej)~~ oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ~~z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)~~, ustanowiło trwale podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM). ⇨ Przyjęcie drugiego pakietu przepisów, to jest rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009², przyczyniło się do dalszego wzmocnienia inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki wprowadzeniu koncepcji systemu skuteczności działania oraz menedżera sieci, umożliwiających dalszą poprawę skuteczności działania europejskiej sieci ATM. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 zostało uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139³, ponieważ przepisy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów, części składowych i procedur ATM zostały włączone do tego rozporządzenia. ⇐

¹ Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

↓ nowy

↻ Rada

- (3) Aby uwzględnić zmiany wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2018/1139, treść niniejszego rozporządzenia należy dostosować do treści rozporządzenia (UE) 2018/1139  i jednocześnie należy dokonać zmiany tego ostatniego rozporządzenia. 

↓ 550/2004 motyw 3 (dostosowany)

~~Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (rozporządzenie ramowe)¹ ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 4 (dostosowany)

~~Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (rozporządzenie ramowe)² ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 5 (dostosowany)

↻ Rada

- (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 ~~Wspólnoty~~  Unii , podlegając odpowiednim konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.
- (4a)  Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawa i zobowiązania państw członkowskich wynikające z konwencji chicagowskiej. 

↓ 1070/2009 motyw 1

↻ Rada

- (5) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację  przepustowości i wykorzystania przestrzeni powietrznej, przyczyniającego się do zrównoważonego rozwoju lotnictwa  i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.

¹ ~~Zob. s. 1 tego Dziennika Urzędowego.~~

² ~~Zob. s. 1 tego Dziennika Urzędowego.~~

↓ 1070/2009 motyw 37

⇒ nowy

- (6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny ~~rozważyć wprowadzenie~~ ⇒ stać na straży ⇐ zasad „just culture”. ⇒ Należy rozważyć i uwzględnić opinie i zalecenia grupy ekspertów ds. wymiaru ludzkiego¹ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. ⇐

↓ nowy

⇒ Rada

- (7) Poprawa efektywności środowiskowej ATM przyczynia się również ⇒ [...] ⇐ do osiągnięcia celów ⇒ [...] ⇐ ⇒ zawartych w porozumieniu paryskim, komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, konkluzjach Rady w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności i w Europejskiej agendzie cyfrowej ⇐ , w szczególności poprzez redukcję emisji pochodzących z lotnictwa.
- ⇒ (7a) Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, przy zapewnieniu sprawiedliwości i przejrzystości oraz przy uwzględnieniu potrzeb państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i obronności, jak również ich zobowiązań w ramach organizacji międzynarodowych. ⇐

↓ 549/2004 motyw 6 (dostosowany)

⇒ Rada

- ~~(8)~~ ⇐ W 2004 r. ⇐ państwa członkowskie przyjęły ⇒ i ponawiają² ⇐ ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej³. Zgodnie z tym ~~sformulowaniem~~ ⇐ oświadczeniem ⇐ państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, do stopnia, w jakim zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.

↓ 549/2004 motyw 3

~~Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej umożliwiającego optymalne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa podróży lotniczych.~~

¹ C(2017) 7518 final

² Zob. Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 9.

³ ~~Zob. s. 9 tego Dziennika Urzędowego.~~

~~zachowując obowiązek dbania o ogólny interes służb żeglugi powietrznej, włącznie z obowiązkami służb publicznych. Dlatego też działania te powinny być realizowane z zachowaniem najwyższych standardów odpowiedzialności i kompetencji.~~

↓ 549/2004 motyw 4

~~Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinna być rozwijana stosownie do obowiązków wynikających z członkostwa Wspólnoty i jej Państw Członkowskich w Eurocontrolu oraz stosownie do przepisów określonych w Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.~~

↓ 549/2004 motyw 5 (dostosowany)

➡ Rada

(9) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia nie podlegają zakresowi kompetencyjnemu ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ☒.

➡ (9a) Państwa członkowskie, w stosownych przypadkach wraz z państwami trzecimi, mogą ustanowić funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w celu rozwijania lepszej współpracy i koordynacji z myślą o wspieraniu skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i o zmniejszonym wpływie na środowisko. ☒

↓ 549/2004 motyw 23 (dostosowany)

~~Ustalenia w sprawie większej współpracy przy wykorzystaniu portu lotniczego Gibraltar zostały podjęte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu krajów. Ustalenia te muszą jeszcze wejść w życie.~~

↓ 550/2004 motyw 1

~~Państwa Członkowskie przekształcają w różnym stopniu państwowe organy służb ruchu lotniczego, zwiększając ich autonomię i swobodę w świadczeniu usług. W tych nowych warunkach koniecznością staje się spełnienie minimalnych wymagań interesu publicznego.~~

↓ 550/2004 motyw 4

~~W celu utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinny zostać wdrożone środki zapewniające bezpieczne i efektywne zapewnianie służby żeglugi powietrznej, zgodne z organizacją i przepisami wykorzystania przestrzeni powietrznej ustalonymi w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)¹. Utworzenie ujednoliconej organizacji~~

¹ Zob. s. 20 tego Dziennika Urzędowego.

~~zapewniania tych służb jest ważne dla właściwego reagowania na potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej oraz dla bezpiecznego i efektywnego regulowania ruchu lotniczego.~~

↓ 551/2004 motyw 1

~~Utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zharmonizowanego podejścia do kwestii regulowania organizacji oraz użytkowania przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 2 (dostosowany)

~~W listopadzie 2000 r. w raporcie Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdzono, iż przestrzeń powietrzna powinna być wyznaczana, regulowana i strategicznie zarządzana w skali ogólnoeuropejskiej.~~

↓ 551/2004 motyw 3 (dostosowany)

~~Komunikat Komisji w sprawie utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdza konieczność przeprowadzenia reform strukturalnych pozwalających na utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej za pomocą stopniowej integracji zarządzania przestrzenią powietrzną oraz opracowania nowej koncepcji i procedur zarządzania ruchem lotniczym.~~

↓ 551/2004 motyw 6

~~Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, zapewniając przejrzystość i równe traktowanie, uwzględniając jednocześnie potrzeby bezpieczeństwa i obrony Państw Członkowskich, jak również ich zobowiązania wobec organizacji międzynarodowych.~~

↓ 551/2004 motyw 7

~~Sprawne zarządzanie przestrzenią powietrzną ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia pojemności systemu służb ruchu lotniczego, dla optymalnego zaspokojenia różnorodnych potrzeb użytkowników oraz dla osiągnięcia najbardziej elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 8

~~Z tych właśnie powodów oraz z myślą o rozszerzeniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o inne państwa europejskie, uwzględniając postęp dokonujący się w Eurocontrolu, Wspólnota powinna określić wspólne cele oraz program działań, aby zmobilizować wysiłki Wspólnoty, Państw Członkowskich i różnych partnerów gospodarczych dla stworzenia bardziej zintegrowanej przestrzeni powietrznej: Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 24

~~Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest utworzenie 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 Wspólnoty, biorąc pod uwagę szczegółowe przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych, Wspólnota może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości zgodnie z art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.~~

↓ 549/2004 motyw 9

~~Kiedy Państwa Członkowskie podejmują działania mające na celu zapewnienie zgodności z wymogami Wspólnoty, władze wykonujące weryfikacje zgodności powinny być odpowiednio niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 10

~~Służby żeglugi powietrznej, w szczególności służby ruchu lotniczego, które można porównać do władz publicznych, wymagają funkcjonalnego i strukturalnego rozdzielenia oraz są zorganizowane według bardzo zróżnicowanych form prawnych w poszczególnych Państwach Członkowskich.~~

↓ 549/2004 motyw 11

~~W sytuacji, gdy wymagane jest przeprowadzenie niezależnych audytów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, inspekcje realizowane przez oficjalne instytucje audytorskie Państw Członkowskich, w których służby te zapewniane są przez administrację lub przez instytucję publiczną podlegającą ww. władzom, powinny być uznawane jako niezależne audyty, bez względu na to, czy raporty sporządzane z audytu są podawane do publicznej wiadomości, czy też nie.~~

↓ 1070/2009 motyw 9 (dostosowany)

⇒ nowy

☉ Rada

- (10) ☉ Państwa członkowskie wyznaczają państwową władzę nadzorującą, która będzie realizować zadania przydzielone takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia. ☉ W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie państwowym władzom nadzorującym należy zapewnić wystarczającą niezależność i zasoby. ☉ [...] ☉ W szczególności finansowanie tych władz powinno gwarantować ich niezależność i powinno umożliwiać im działanie zgodne z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności. Członkowie personelu państwowych władz nadzorujących powinni działać w sposób niezależny, w szczególności powinni unikać konfliktu interesów między zapewnianiem służb żeglugi powietrznej a wykonywaniem swoich zadań. ☉ Nie powinno ☒ to ☒ uniemożliwiać wymienionym władzom ☒ ☉ [...] ☉ państwowej władzy nadzorującej ☉ ☒ ⇒ bycia częścią organu regulacyjnego właściwego dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli ten organ regulacyjny spełnia wymogi w zakresie niezależności, ani bycia organizacyjnie połączonym ☉ w szczególności z ☉ [...] ☉ właściwym organem krajowym wyznaczonym na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub krajowym organem ochrony konkurencji ☉ ☐ ☉ [...] ☉

↓ nowy

↻ Rada

11) ↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 motyw 10

↻ nowy

(12) Państwowe władze nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym ~~Komisja powinna ułatwić współpracę między nimi,~~ ↻ powinny prowadzić współpracę między sobą, ↻ w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany ↻ informacji na temat zasad prowadzenia swoich prac i podejmowania decyzji, ↻ najlepszych praktyk ↻ i procedur, a także stosowania niniejszego rozporządzenia ↻ i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.

↓ 550/2004 motyw 6

~~Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za monitorowanie bezpiecznego i efektywnego zapewniania służby żeglugi powietrznej oraz za kontrolowanie wypełniania, przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.~~

↓ 550/2004 motyw 7

~~Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do powierzenia uznanej organizacji o specjalistycznym doświadczeniu weryfikacji wypełniania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.~~

↓ 549/2004 motyw 17 (dostosowany)

~~Partnerzy społeczni powinni być informowani oraz konsultowani w przypadku wszystkich środków prawnych o znaczących następstwach społecznych. Konsultacje powinny być również prowadzone z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 1998/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na szczeblu europejskim.¹~~

↓ nowy

↻ Rada

13) ↻ [...] ↻

¹ ~~Dz.U. L 225 z 12.8.1998, str. 27~~

- 14) ➡ [...] ➡ Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej powinna mieć możliwość oferowania służb w Unii na niedyskryminujących warunkach, jeżeli posiada certyfikat lub deklarację zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139. ➡
- ➡ (14a) Zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie to, w tym wymogi certyfikacji określone w jego art. 41, nie ma zastosowania do ATM/ANS zapewnianych lub udostępnianych przez wojsko. W związku z tym państwa członkowskie powinny być również upoważnione do zezwalania na zapewnianie takich służb żeglugi powietrznej w całości lub w części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich zakresie odpowiedzialności bez certyfikacji lub bez stosowania całości lub części niniejszego rozporządzenia. W takich przypadkach zainteresowane państwo członkowskie może w szczególności mieć możliwość wyznaczenia zainteresowanych wojskowych instytucji do celów zapewniania służb ruchu lotniczego lub służb meteorologicznych (MET) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. ➡
- (14b ➡) Niniejsze rozporządzenie nie przewiduje wymogu certyfikacji sygnałów zapewnianych przez globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS). ➡
- (15) Użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni mieć dostęp do służb żeglugi powietrznej równoważnej jakości bez dyskryminacji.
- (16) Służby ruchu lotniczego ➡ powinny być ➡ świadczone na zasadzie wyłączności ➡ [...] ➡ ➡ Instytucje zapewniające takie służby powinny ➡ podlegać wyznaczeniu i ➡ [...] ➡ wymogom interesu publicznego ➡, co się dotyczy w szczególności bezpieczeństwa narodowego i obronności, a także lokalizacji ich głównego miejsca prowadzenia działalności oraz tego, czyją są własnością. W tym względzie należy wziąć pod uwagę, że zapewnianie służb ruchu lotniczego przewidziane w niniejszym rozporządzeniu jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemających natury ekonomicznej, zatem nie podlegają stosowaniu zawartych w Traktacie zasad konkurencji. ➡
- ➡ (16a) Państwa członkowskie powinny zapewnić, by ich prawo krajowe nie uniemożliwiało wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, w szczególności ze względu na to, że dana instytucja zapewniająca służby ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim lub jest własnością obywateli tego państwa członkowskiego, jeżeli stosowanie takiego prawa krajowego pociąga za sobą nieuzasadnione ograniczenie swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości, które należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku w świetle wszystkich istotnych okoliczności. ➡
- ➡ (16b) Państwa członkowskie na podstawie własnych analiz dotyczących względów bezpieczeństwa powinny mieć możliwość wyznaczenia na zasadzie wyłączności jednej lub kilku instytucji zapewniających MET, w odniesieniu do całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów. ➡
- (16c) ➡ Współpraca między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej jest ważnym narzędziem poprawy ogólnej skuteczności działania europejskiego systemu ATM i należy do niej zachęcać. ➡
- (17) ➡ [...] ➡ ➡ ➡ ➡ Państwa członkowskie na podstawie własnych analiz dotyczących względów bezpieczeństwa mogą zezwolić na zamawianie ➡ służb łączności, nawigacji i dozoru (CNS), służb informacji lotniczej (AIS), usług dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS), ➡ [...] ➡ MET ➡ – o ile zainteresowane państwo członkowskie nie wyznaczyło jednej instytucji zapewniającej MET ➡ – lub terminalowych służb ruchu lotniczego ➡ [...] ➡ ➡ na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania. ➡ ➡ [...] ➡ ➡ Możliwość korzystania z takich zamówień ➡ [...] ➡ ➡ potencjalnie zwiększa ➡ elastyczność i ➡ [...] ➡ ➡ stymuluje innowacje ➡ w usługach, bez uszczerbku dla

☞ bezpieczeństwa i ☞ szczególnych potrzeb ☞, w tym potrzeb ☞ wojska, w zakresie poufności, interoperacyjności, odporności systemu, dostępu do danych i bezpieczeństwa ATM.

18) ☞ [...] ☞ ☞ W przypadku gdy służby MET lub ☞ służby ruchu lotniczego ☞ na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania są zamawiane, ☞ nie powinny podlegać systemowi ☞ [...] ☞ ☞ skuteczności działania ☞ określone w niniejszym rozporządzeniu ☞ [...] ☞

19) ☞ [...] ☞

20) W stosownych przypadkach udzielanie zamówień na służby żeglugi powietrznej powinno odbywać się zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE¹ oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE ☞ [...] ☞ ☞ o ile w niniejszym rozporządzeniu nie przewidziano inaczej, a także zgodnie z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości oraz zgodnie z mającymi zastosowanie postanowieniami Traktatu, w szczególności zawartymi w Traktacie zasadami dotyczącymi swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. ☞

(21) Zarządzanie ruchem bezzałogowych statków powietrznych wymaga dostępności centralnych usług informacyjnych ☞ CIS. ☞ Aby ograniczyć koszty zarządzania tym ruchem, ceny ☞ [...] ☞ ☞ CIS zapewnianych na zasadzie wyłączności ☞ powinny być oparte na kosztach powiększonych o rozsądną marżę zysku oraz podlegać zatwierdzeniu przez państwowe władze nadzorujące. ☞ [...] ☞ Aby umożliwić świadczenie tych usług ☞, należy przyznać instytucjom zapewniającym CIS dostęp do odpowiednich danych operacyjnych na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach. ☞

☞ (21a) Dostępność odpowiednich danych operacyjnych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia elastycznego zapewniania usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym w wymiarze transgranicznym i ogólnounijnym. W związku z tym takie dane należy udostępniać odpowiednim stronom na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach. Dokładność informacji, w tym o statusie przestrzeni powietrznej i szczególnych sytuacjach w zakresie ruchu lotniczego, oraz odpowiednio wczesne przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji, w tym na efektywność środowiskową lotów. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma dla wszystkich stron zamierzających wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej zasadnicze znaczenie przy składaniu lub ponownym składaniu przez nie planów lotu. ☞

(22) System skuteczności działania i ☞ system ☞ opłat ☞ powinny zapewniać efektywne, zrównoważone i nieprzerwane działanie europejskiego systemu ATM, a ponadto ☞ mają na celu zwiększenie efektywności kosztowej służb żeglugi powietrznej zapewnianych na warunkach innych niż rynkowe oraz promowanie lepszej jakości usług ☞ [...] ☞ ☞ W tym celu ☞ powinny obejmować służące temu odpowiednie i skuteczne zachęty. Ze względu na ten cel system skuteczności działania ☞ [...] ☞ ☞ nie powinien ☞ obejmować usług ☞ [...] ☞ ☞ zamówionych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. System skuteczności działania powinien obejmować wszystkie służby żeglugi powietrznej, które wyznaczona instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia lub zamawia od innych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w tym także w przypadku gdy instytucja ta zapewnia służby żeglugi powietrznej i służby ruchu lotniczego. ☞

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

- (22a) Do celów świadczenia doradztwa i wsparcia Komisji i państwowym władzom nadzorującym w zakresie wdrażania systemu skuteczności działania i systemu opłat może zostać wyznaczony organ weryfikujący skuteczność działania. ☐
- (23) ☐ [...]
- (24) ☐ [...]
- (25) ☐ [...] ☐ Ze względu na ☐ elementy transgraniczne i sieciowe, nieodłącznie związane z zapewnianiem ☐ [...] ☐ służb żeglugi powietrznej ☐ [...] ☐ ☐ trasowa ☐ skuteczność działania ☐ [...] ☐ ☐ powinna ☐ być oceniana w szczególności w odniesieniu do ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania ☐ [...] ☐
- ☐ [...] ☐ Ze względu na znajomość lokalnych uwarunkowań ☐ [...] ☐ ☐ państwa członkowskie i ich państwowe władze nadzorujące powinny być odpowiedzialne za przygotowanie i przyjęcie projektów planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania. Te plany powinny opierać się w szczególności na wkładzie wyznaczonej(-ych) instytucji zapewniającej(-ych) służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich służb żeglugi powietrznej, które te instytucje zapewniają lub zamawiają. Komisja powinna być odpowiedzialna za ocenę tych planów. Państwowe władze nadzorujące powinny być również odpowiedzialne za monitorowanie skuteczności działania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz w stosownych przypadkach za nakładanie środków naprawczych. ☐
- (26) Projekty planów skuteczności działania ☐ [...] ☐ powinny ☐ zawierać trasowe parametry docelowe skuteczności działania ☐ [...] ☐ spójne z ☐ [...] ☐ ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania ☐ [...] ☐ ☐ terminalowe parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, a jednocześnie uwzględniać uwarunkowania lokalne i współzależności pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania a bezpieczeństwem i powinny być ☐ zgodne z określonymi kryteriami jakościowymi, aby w jak największym stopniu zapewnić realne osiągnięcie ustalonych parametrów docelowych. ☐ [...] ☐
- (27) ☐ [...] ☐ ☐ Skuteczność działania sieci powinna ☐ podlegać specyficznym kryteriom, uwzględniającym ☐ [...] ☐ ☐ jej ☐ szczególny charakter. ☐ [...] ☐ ☐ Sieć powinna być objęta ☐ parametrami docelowymi skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej.
- 28) System opłat powinien opierać się na zasadzie ☐ [...] ☐ ☐ stanowiącej, że ☐ użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty poniesione w związku ☐ z zapewnianiem udostępnianych im lub na ich rzecz służb ☐ ☐ [...] ☐ ☐ ☐, o ile koszty te nie ☐ ☐ są pokrywane z innego źródła. Koszty ☐ [...] ☐ ☐ poniesione w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej przez władze krajowe państw członkowskich, w tym właściwe organy krajowe, państwowe władze nadzorujące, a także Eurocontrol i menedżera ☐ sieci ☐ [...] ☐ ☐ mogą zostać uwzględnione ☐ w ustalonych kosztach, które można pobierać od użytkowników przestrzeni powietrznej. Opłaty powinny stanowić zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, służącego osiągnięciu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięciu parametrów docelowych skuteczności działania, a także ☐ [...] ☐ ☐ ☐ powinny wspierać zmniejszenie ☐ oddziaływania lotnictwa na środowisko.
- (29) ☐ [...] ☐ ☐ Państwa członkowskie powinny mieć możliwość przewidzenia modulacji ☐ opłat, aby poprawić efektywność środowiskową i jakość usług, w szczególności poprzez zwiększenie wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych, zwiększenie przepustowości i ograniczenie opóźnień, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa ☐ [...] ☐ ☐ Komisja powinna przeprowadzić studium wykonalności dotyczące wpływu modulacji opłat na ruch lotniczy i na zainteresowane

strony, a także dotyczące wkładu modulacji w osiągnięcie celów europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej. ☹

☞ [...] ☹

☞ (30a) Należy ustanowić mechanizmy takie jak przedłużanie, zawieszanie trwającego okresu odniesienia lub korekta parametrów docelowych skuteczności działania w okresie odniesienia w celu zaradzenia nieprzewidzianym i znaczącym wydarzeniom mającym istotny wpływ na wdrażanie systemu skuteczności działania i systemu opłat, w przypadku gdy można zaobserwować znaczne odchylenie od prognoz ruchu. ☹

☞ (30b) Bez uszczerbku dla procedury określonej w art. 258 TFUE Komisja powinna dokonać przeglądu przestrzegania przez państwa członkowskie wymogów określonych w ramach systemu skuteczności działania i systemu opłat i, w stosownym przypadku, może wydać opinię na temat tego, czy wymogi te zostały spełnione. ☹

(31) Należy przewidzieć przepis dotyczący przejrzystości rachunkowości instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jako jeden ze sposobów zapobiegania finansowaniu skrośnemu i wynikającym z niego zakłóceniom.

(32) Funkcje sieciowe ☞ [...] ☹ powinny przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego i pomagać w osiąganiu ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania. Powinny one ☞ [...] ☹ ☞ ułatwiać ☹ zrównoważone, wydajne i optymalne pod względem środowiskowym wykorzystanie przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów, odzwierciedlać potrzeby operacyjne przy wdrażaniu europejskiej infrastruktury sieciowej ATM oraz zapewniać wsparcie w przypadku kryzysów sieciowych.

☞ (32a) ☹ Szereg ☞ funkcji sieciowych, takich jak zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, musi być koordynowany centralnie przez jeden podmiot wspierający działania podejmowane przez państwa członkowskie i odpowiednie strony zaangażowane w działalność operacyjną. W związku z tym szereg ☹ zadań służących wykonywaniu tych funkcji powinien ☞ [...] ☹ ☞ realizować menedżer sieci, ☹ którego działalność powinna angażować wszystkie strony zaangażowane w działalność operacyjną. ☞ W niniejszym rozporządzeniu należy określić konkretne zadania menedżera sieci. Menedżer sieci jest wyznaczany przez Komisję. Do wykonania tych zadań Komisja powinna powołać Eurocontrol, ze względu na szeroką wiedzę tej organizacji w dziedzinie lotnictwa, lub inny bezstronny i właściwy organ. ☹

33) ☞ [...] ☹ ☞ Strony zaangażowane w działalność operacyjną, które muszą wdrożyć funkcje sieciowe na szczeblu lokalnym i operacyjnym, a także państwa członkowskie powinny być w pełni angażowane we wdrażanie tych funkcji i w proces decyzyjny. W związku z tym menedżer sieci powinien podjąć środki, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego opartego w szczególności na konsultacjach ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i państwami członkowskimi oraz na szczegółowych ustaleniach roboczych i procedurach operacyjnych. W takim wspólnym procesie decyzyjnym interes sieci powinien być w miarę możliwości najważniejszy, bez uszczerbku dla potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności, i powinien, tam gdzie jest to możliwe, prowadzić do rozstrzygania kwestii i znalezienia konsensusu. Ponadto, aby zapewnić odpowiednie zarządzanie związane z realizacją funkcji sieciowych, należy ustanowić Radę ds. Zarządzania Siecią, zapewniającą odpowiednią reprezentację interesów wszystkich podmiotów zaangażowanych we wdrażanie tych funkcji. Bez uszczerbku dla konsultacji z Radą ds. Zarządzania Siecią dotyczących decyzji regulacyjnych lub strategicznych, takich jak zatwierdzenie planu strategicznego sieci, środki przyjmowane w drodze wspólnego procesu decyzyjnego i przez Radę ds. Zarządzania Siecią powinny mieć charakter operacyjny lub techniczny i służyć zapewnieniu bieżącego działania sieci zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia. Należy

jasno określić uprawnienia decyzyjne menedżera sieci i Rady ds. Zarządzania Siecią oraz zakres wspólnego procesu decyzyjnego. Akty przyjęte w ramach funkcji sieciowych powinny w stosownych przypadkach podlegać kontroli sądowej zgodnie z warunkami określonymi w Traktacie. ©

☞ [...] ©

↓ 1070/2009 motyw 11 (dostosowany)

~~Warunki uzyskania certyfikatów powinny być obiektywnie uzasadnione, niedyskryminujące, wspólne i przejrzyste oraz zgodne ze stosownymi wymogami międzynarodowymi.~~

↓ 550/2004 motyw 2 (dostosowany)

~~Raport Grupy Wysokiego Szerebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej z listopada 2000 r. potwierdził konieczność regulacji prawnych na poziomie Wspólnoty Europejskiej celem rozgraniczenia pomiędzy prawodawstwem i nadzorem a zapewnianiem służb, a także celem wprowadzenia systemu certyfikacji, mającego za zadanie ochronę wymagań interesu publicznego, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa i w dziedzinie poprawy mechanizmów naliczania opłat.~~

↓ 550/2004 motyw 10

~~Przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości zapewniania służb powinien zostać utworzony wspólny system certyfikowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ustanawiający środki dla określania praw i obowiązków instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz dla regularnego monitorowania wypełniania przez nich powyższych wymagań.~~

↓ 550/2004 motyw 12

~~Certyfikaty powinny być wzajemnie uznawane przez wszystkie Państwa Członkowskie w celu umożliwienia instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zapewnianie służb, w granicach wymagań bezpieczeństwa, w Państwie Członkowskim innym aniżeli kraj uzyskania certyfikatów.~~

↓ 550/2004 motyw 14

~~Mając na uwadze ułatwienia w bezpiecznej obsłudze ruchu lotniczego na granicach Państw Członkowskich dla dobra użytkowników przestrzeni powietrznej i ich pasażerów, system certyfikacji powinien stanowić ramy umożliwiające Państwom Członkowskim wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, niezależnie od tego, gdzie przeprowadzono certyfikację.~~

↓ 550/2004 motyw 5

~~Zapewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencyjności Traktatu.~~

↓ 550/2004 motyw 13

~~Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozoru, jak również służb informacji lotniczej, powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa.~~

↓ 550/2004 motyw 15

~~Na podstawie własnych analiz oraz uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem Państwa Członkowskie powinny wyznaczyć jednego dostawcę służb meteorologicznych (lub więcej) w odniesieniu do całości bądź części przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów.~~

↓ 550/2004 motyw 19

~~Warunki płatności mające zastosowanie w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być sprawiedliwe i przejrzyste.~~

↓ 550/2004 motyw 20

~~Oplaty uiszczane przez użytkowników powinny stanowić zapłatę za wyposażenie i służby zapewniane przez dostawców służby żeglugi powietrznej oraz Państwa Członkowskie. Poziom opłat ponoszonych przez użytkowników powinien być proporcjonalny do kosztu, uwzględniając cele, jakim są bezpieczeństwo i skuteczność ekonomiczna.~~

↓ 550/2004 motyw 21

~~Pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej nie powinno być dyskryminacji w zakresie zapewniania odpowiednich służby żeglugi powietrznej.~~

↓ 550/2004 motyw 22

~~Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oferują wyposażenie i usługi bezpośrednio związane z operacjami statków powietrznych, których koszty powinny być w stanie odzyskać zgodnie z zasadą „użytkownik płaci”, co oznacza, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty, które generują, w całości lub z największym możliwym przybliżeniem.~~

↓ 550/2004 motyw 23

~~Ważne jest zapewnienie przejrzystości kalkulacji kosztów, których wzrost powodują takie służby bądź wyposażenie. Odpowiednio, jakiegokolwiek zmiany systemu lub wysokości opłat powinny zostać wyjaśnione użytkownikom przestrzeni powietrznej; zmiany takie lub inwestycje proponowane przez instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej powinny zostać wyjaśnione jako element wymiany informacji pomiędzy zarządami tych instytucji a użytkownikami przestrzeni powietrznej.~~

↓ 550/2004 motyw 24

~~Należy zapewnić możliwość różnicowania opłat w sposób mający wpływ na zwiększanie możliwości całego systemu. Bodźce finansowe mogą stanowić skuteczny sposób na przyspieszenie wprowadzenia wyposażenia naziemnego bądź pokładowego zwiększającego pojemność, na nagradzanie wysokich osiągnięć lub na rekompensowanie niewygód wynikających z wyboru mniej pożądanego trasy.~~

↓ 550/2004 motyw 25

~~W kontekście dochodów osiągniętych ze zwrotu na aktywach oraz w związku z oszczędnościami poczynionymi na poprawie wydajności Komisja powinna zbadać możliwość stworzenia rezerwy mającej na celu ograniczenie wpływu nagłego wzrostu opłat dla użytkowników przestrzeni powietrznej w czasach ograniczonego ruchu lotniczego.~~

↓ 550/2004 motyw 26

~~Komisja powinna zbadać możliwość zorganizowania tymczasowej pomocy finansowej w celu zwiększenia pojemności systemu kontroli europejskiego ruchu lotniczego jako całości.~~

↓ 550/2004 motyw 27

~~Określenie i nałożenie opłat na użytkowników przestrzeni powietrznej powinno podlegać systematycznej ocenie Komisji we współpracy z Eurocontrol oraz z państwowymi władzami nadzorującymi oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 8

~~Działania Eurocontrolu potwierdzają, że sieć tras lotniczych i struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być w rzeczywistości tworzone w izolacji, ponieważ każde indywidualne Państwo Członkowskie stanowi integralny element Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym („EATMN”), zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz Wspólnoty.~~

↓ 551/2004 motyw 13

~~Kwestią o kluczowym znaczeniu jest osiągnięcie jednolitej, zharmonizowanej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras i sektorów, oparcie obecnej i przyszłej organizacji przestrzeni powietrznej na wspólnych zasadach oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami.~~

↕ nowy

↪ [...] ↩

↓ 550/2004 motyw 16

~~Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny, za pomocą odpowiednich uzgodnień, nawiązać i utrzymywać bliską współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za działania mogące mieć wpływ na ogólny ruch lotniczy.~~

↓ 550/2004 motyw 17

~~Księgowość wszystkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej powinna zapewniać maksymalną przejrzystość.~~

↓ 550/2004 motyw 18

~~Wprowadzenie ujednoliconych przepisów i warunków dostępu do danych operacyjnych powinno ułatwić zapewnienie służby żeglugi powietrznej oraz działanie użytkowników przestrzeni powietrznej oraz portów lotniczych w nowym środowisku.~~

↓ 551/2004 motyw 9

~~Przestrzeń powietrzna o wzrastającej integracji operacyjnej powinna być ustanowiona dla ogólnego przelotowego ruchu lotniczego w górnej przestrzeni powietrznej; połączenie pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną powinno być odpowiednio zdefiniowane.~~

↓ 551/2004 motyw 10

~~Europejski górny rejon informacji powietrznej („EUIR”), obejmujący górną przestrzeń będącą w gestii Państw Członkowskich, powinien, w zakresie niniejszego rozporządzenia, ułatwić wspólne planowanie i publikowanie informacji lotniczej w celu przeciwdziałania nadmiernemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w poszczególnych regionach.~~

↓ 1070/2009 motyw 30 (dostosowany)

⇒ nowy

- (36) Dostarczanie ~~nowoczesnej~~, pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu ☒ do przestrzeni powietrznej Unii i ☒ ⇒ możliwości ⇐ swobodę poruszania się wewnątrz ~~przestrzeni powietrznej Wspólnoty~~ ☒ niej ☒. ~~Zgodnie z centralnym planem ATM Wspólnota powinna podjąć kroki w kierunku zmodernizowania tego sektora we współpracy z Eurocontrollem oraz umożliwienia użytkownikom dostępu do tych danych za pomocą wspólnego ogólnodostępnego punktu informacyjnego zapewniającego nowoczesne, zrozumiałe i oficjalne zintegrowane komunikaty~~ ⇒ Dostęp do tych danych należy ułatwić przy pomocy właściwej infrastruktury informacyjnej ⇐.

↓ nowy

↻ Rada

- (37) Przestrzeń powietrzną można wykorzystywać bezpiecznie i efektywnie jedynie dzięki ścisłej współpracy między jej cywilnymi i wojskowymi użytkownikami, opartej w praktyce przede wszystkim na koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i ustanowionej przez ICAO skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej ↻ [...] ↻ W ↻ celu zapewnienia ↻ jednolitego ↻ stosowania tej koncepcji ↻ [...] ↻ Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania ↻ [...] ↻ ↻ aktów wykonawczych, w ramach wspólnej polityki transportowej i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za ich przestrzeń powietrzną ↻ .
- (38) Celem projektu SESAR jest umożliwienie bezpiecznego, wydajnego i zrównoważonego pod względem środowiskowym rozwoju transportu lotniczego, dzięki modernizacji europejskiego i globalnego systemu zarządzania ruchem lotniczym. Aby uwolnić pełen potencjał tego projektu, należy zadbać o właściwą koordynację jego poszczególnych faz. Faza planowania SESAR powinna doprowadzić do opracowania centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, który posłuży osiągnięciu ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania.
- (39) Koncepcja wspólnych projektów powinna służyć wdrażaniu, w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób, istotnych zmian operacyjnych określonych w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie, które mają wpływ na całą sieć. W celu przyspieszenia wdrożenia projektu SESAR Komisji należy powierzyć zadanie przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do finansowania.
- (40) Zgodność z wymogami dotyczącymi systemów i części składowych ATM, ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, powinna zapewnić interoperacyjność tych systemów i części składowych, z korzyścią dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

↓ 551/2004 motyw 11

~~Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu do przestrzeni powietrznej Wspólnoty oraz swobody poruszania się wewnątrz niej, spowodowane brakiem harmonizacji w klasyfikacji przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 12

~~Rekonfiguracja przestrzeni powietrznej powinna opierać się na wymogach operacyjnych niezależnie od istniejących granic. Wspólne ogólne przepisy dotyczące tworzenia jednolitych funkcjonalnych bloków przestrzeni powinny być opracowane w konsultacji i w oparciu o pomoc specjalistyczną Eurocontrolu.~~

↓ 551/2004 motyw 14

~~Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej powinna być skutecznie stosowana; jest to niezbędne dla optymalizacji użycia sektorów przestrzeni powietrznej, szczególnie w okresach szczytowego natężenia ruchu lotnictwa ogólnego oraz w przestrzeniach o dużym natężeniu tego ruchu, poprzez współpracę pomiędzy Państwami Członkowskimi w odniesieniu do używania takich sektorów dla działań i szkolenia wojskowego. W tym celu niezbędne jest~~

~~przeznaczenie odpowiednich środków na skuteczne wprowadzenie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, biorąc pod uwagę wymogi zarówno cywilne, jak i wojskowe.~~

↓ 551/2004 motyw 15

~~Państwa Członkowskie powinny podejmować próby współpracy z sąsiednimi Państwami Członkowskimi w celu zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej bez względu na granice państwowe.~~

↓ 551/2004 motyw 16

~~Różnice w organizacji współpracy cywilno-wojskowej we Wspólnocie ograniczają jednolite i terminowe zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz wprowadzanie zmian. Sukces Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zależy od skutecznej współpracy pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi, bez szkody dla przywilejów i uprawnień Państw Członkowskich w dziedzinie obrony.~~

↓ 551/2004 motyw 17

~~Działania i szkolenie wojskowe powinny być zabezpieczane kiedykolwiek zastosowanie wspólnych przepisów i kryteriów może być szkodliwe dla ich bezpiecznego i skutecznego wykonania.~~

↓ 551/2004 motyw 18

~~Należy podjąć odpowiednie działania mające na celu poprawę skuteczności zarządzania przepływem ruchu lotniczego dla wsparcia istniejących organów operacyjnych, włącznie z Centralnym Organem Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego Eurocontrol, dla zapewnienia sprawności operacji lotniczych.~~

↓ 549/2004 motyw 7

~~Przestrzeń powietrzna stanowi ograniczone dobro, którego optymalne i skuteczne wykorzystanie będzie możliwe jedynie wtedy, kiedy uwzględnione zostaną wymagania wszystkich użytkowników i, gdzie jest to właściwe, wymagania te będą uwzględniane w całym rozwoju, procesie decyzyjnym oraz wdrażaniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, włącznie z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 25

~~Środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹.~~

¹ ~~Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.~~

↓ 549/2004 motyw 26 (dostosowany)

~~Artykuł 8 ust. 2 standardowych zasad proceduralnych dla komitetów¹, ustanowiony w zastosowaniu art. 7 ust. 1 decyzji 1999/468/WE, przedstawia standardową zasadę, zgodnie z którą przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zaproszeniu stron trzecich na spotkanie tego komitetu. Jeżeli ma to zastosowanie, przewodniczący Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej powinien zaprosić przedstawicieli Eurocontrolu do wzięcia udziału w spotkaniach w roli obserwatorów lub ekspertów,~~

↓ 549/2004 motyw 18

~~Strony uczestniczące, takie jak instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkownicy przestrzeni powietrznej, porty lotnicze, przemysł wytwórczy oraz zawodowe instytucje przedstawicielskie, powinny mieć możliwość doradzania Komisji na temat technicznych aspektów wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 12

~~Pożądane jest rozszerzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o kolejne państwa europejskie albo w ramach współpracy Wspólnoty w pracach Eurocontrolu, po przystąpieniu Wspólnoty do Eurocontrolu, albo poprzez porozumienia zawierane przez Wspólnotę z tymi krajami.~~

↓ 549/2004 motyw 13

~~Przystąpienie Wspólnoty do Eurocontrolu stanowi ważny element w tworzeniu pancuropejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 14

~~W procesie tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Wspólnota powinna, gdzie to możliwe, rozwijać najwyższy poziom współpracy z Eurocontroliem w celu zapewnienia jednolitego podejścia i pełnej harmonizacji przepisów oraz w celu uniknięcia powielania działań między dwoma stronami.~~

↓ 549/2004 motyw 15 (dostosowany)

~~Zgodnie z wnioskami Grupy Wysokiego Szerebła, Eurocontrol jest organizacją, która dysponuje odpowiednią wiedzą ekspercką dla wsparcia Wspólnoty w jej roli regulatora. Stosownie do tego należy opracowywać przepisy wykonawcze dla wszystkich spraw będących w zakresie kompetencyjnym Eurocontrolu wynikających ze zleceń wydanych tej organizacji, z zastrzeżeniem warunków, jakie zostaną ujęte w ramach współpracy pomiędzy Komisją i Eurocontroliem.~~

¹ ~~Dz.U. C 38 z 6.2.2001, str. 3.~~

↓ 549/2004 motyw 16

~~Sporządzenie projektów dokumentów niezbędnych do stworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zakrojonych na szeroką skalę konsultacji z partnerami gospodarczymi i społecznymi.~~

↓ 550/2004 motyw 8

~~Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga również jednolitych, wysokich standardów bezpieczeństwa dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.~~

↓ 550/2004 motyw 9

~~Powinny zostać ustanowione porozumienia harmonizujące systemy licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w celu zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz dla promowania wzajemnego uznawania licencji.~~

↓ 550/2004 motyw 28

~~Ze względu na newralgiczność informacji dotyczących instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, państwowe władze nadzorujące nie powinny ujawniać informacji objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej bez szkody dla organizacji systemu monitorowania i publikowania informacji o działaniu tych dostawców.~~

↓ 549/2004 motyw 19

~~Wydajność systemu służb żeglugi powietrznej jako całość na szczeblu europejskim powinna być regularnie oceniana w celu sprawdzenia skuteczności przyjętych działań oraz przedłożenia propozycji dalszych działań, ze szczególnym uwzględnieniem utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa.~~

↓ 549/2004 motyw 21

~~Wpływ środków prawnych podjętych dla zastosowania niniejszego rozporządzenia powinien być oceniany w świetle raportów, jakie będą regularnie sporządzane przez Komisję.~~

↓ 551/2004 motyw 19

~~Wskazane jest rozważenie możliwości rozszerzenia koncepcji górnej przestrzeni powietrznej na dolną przestrzeń powietrzną, zgodnie z harmonogramem i odpowiednimi opracowaniami,~~

↓ 549/2004 motyw 22

~~Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na uprawnienia Państw Członkowskich do przyjęcia przepisów dotyczących organizacji ich sił zbrojnych. Uprawnienia te mogą prowadzić do przyjęcia przez Państwa Członkowskie środków prawnych mających na celu zapewnienie, że ich siły zbrojne posiadają wystarczającą przestrzeń powietrzną dla celów szkolenia i ćwiczeń. Dlatego też należy~~

~~opracować przepis zawierający gwarancje bezpieczeństwa umożliwiające realizację tych uprawnień.~~

↓ nowy

→ Rada

→ [...] ←

- 42) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, zwłaszcza w odniesieniu do: → [...] ←
- wyznaczania organu weryfikującego skuteczność działania, wdrażania ← systemu skuteczności działania i → systemu ← opłat, → [...] ← w tym ← ustanawiania ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania, → [...] ← kryteriów i procedur oceny projektów planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i menedżera sieci, → oceny i zatwierdzania planów skuteczności działania ←, monitorowania skuteczności działania, przepisów dotyczących dostarczania informacji na temat kosztów i opłat, zakresu i określania podstawy kosztowej opłat oraz ustalania stawek jednostkowych za służby → [...] ← → żeglugi powietrznej ←, mechanizmów zachęt oraz mechanizmów podziału ryzyka, → zasad realizowania funkcji sieciowych, ← nominacji menedżera sieci oraz jej warunków, → a także ← zadań menedżera sieci →, Rady ds. Zarządzania Siecią, wspólnego procesu decyzyjnego ← oraz mechanizmów zarządzania → siecią → → [...] ← wymogów dotyczących dostępności danych operacyjnych, → [...] ← stosowania koncepcji elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej, opracowywania wspólnych projektów i mechanizmów zarządzania, które mają do nich zastosowanie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹. → W przypadku gdy Komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego ←.

↓ 1070/2009 motyw 11 (dostosowany)

→ Rada

- (43) → [...] ← → Należy ← konsultować → [...] ← → z, odpowiednio, organizacjami społecznymi i organizacjami zawodowymi pracowników ← wszelkie → proponowane ← środki o znaczących skutkach → [...] ← → w wymiarze społecznym, technologicznych i ludzkim lub związanych ze skutecznością działania. ← Na szczeblu ~~wspólnotowym~~ → Unii → należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE² → i grupą ekspertów ds. wymiaru ludzkiego ←.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

² Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

↓ 549/2004 motyw 20 (dostosowany)

➡ Rada

- (44) ~~Sanckje~~ ☒ Kary ☒ ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków prawnych określonych w art. 3~~ powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa.

➡ (44b) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim stosowania środków niezbędnych do zagwarantowania podstawowych interesów bezpieczeństwa i polityki obronnej. Ponadto nie wpływa ono na uprawnienia państw członkowskich do przyjmowania przepisów dotyczących organizacji ich sił zbrojnych. Te uprawnienia mogą prowadzić do przyjęcia przez państwa członkowskie środków służących zapewnieniu, by ich siły zbrojne dysponowały wystarczającą przestrzenią powietrzną do odpowiednich celów kształcenia i szkolenia. Należy zatem przewidzieć przepis zawierający gwarancje bezpieczeństwa umożliwiające realizację tych uprawnień. Ⓒ

↓ nowy

➡ Rada

(45) ➡ [...] Ⓒ

↓ 549/2004 motyw 24 (dostosowany)

- (46) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest ~~utworzenie~~ ☒ wdrożenie ☒ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie może zostać osiągnięty ☒ w wystarczającym stopniu ☒ przez państwa członkowskie ~~z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym~~ ☒ natomiast ze względu na transnarodową skalę działań ☒ może być on lepiej osiągnięty na szczeblu ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii ☒, ~~biorąc pod uwagę szczegółowe przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych, Wspólnota~~ ☒ Unia ☒ może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości zgodnie z 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,

↓ 550/2004 (dostosowany)

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

1. ROZDZIAŁ I

2. INFORMACJE ~~INICJATYWA~~ PRZEPISY ~~OGÓLNE~~ OGÓLNE

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 1 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

Artykuł 1

~~Cel~~ ~~INICJATYWA~~ Przedmiot ~~OGÓLNE~~ i zakres stosowania

1. ⇒ Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i ~~skuteczne~~ ~~funkcjonowanie~~ ~~inicyjatywa~~ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ~~skuteczne~~ ~~w celu~~ ~~poprawy~~ ~~standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego,~~ ~~przyczynienia~~ się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz ~~usprawnienia~~ ~~ogólne~~ ~~go~~ ~~funkcjonowania~~ ~~zarządzania ruchem lotniczym~~ ~~(ATM)~~ oraz służb żeglugi powietrznej ~~(ANS)~~ w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, ~~z uwzględnieniem spełnienia~~ wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć ~~drog~~, ⇒ coraz bardziej zintegrowaną przestrzeń powietrzną ~~oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność, i kwestie techniczne~~ ⇒ interoperacyjność i modernizacja technologiczna ~~z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, ⇒ obywateli i środowiska.~~ ~~Aby osiągnąć ten cel, w niniejszym rozporządzeniu ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 (dostosowany)

⇒ Rada

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków, o których mowa w art. 3,~~ 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. ~~4413~~. Niniejsze rozporządzenie i ~~środki, o których mowa w art. 3~~, nie ~~mają~~  ma  zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego . Należy zapewnić koordynację z władzami wojskowymi w celu identyfikowania potencjalnego wpływu stosowania niniejszego rozporządzenia na działania wojskowe i w celu przeciwdziałania takiemu wpływowi. 

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3 (dostosowany)

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków, o których mowa w art. 3~~, nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”). W tym kontekście ~~dotychczas~~ celem niniejszego rozporządzenia w obszarach jego zastosowania jest ~~udzielanie~~ 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.

↓ 550/2004

~~3. ROZDZIAŁ I~~

~~4. INFORMACJE OGÓLNE~~

~~Artykuł 1~~

~~Zakres i cel~~

- ~~1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym niniejsze rozporządzenie dotyczy zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania służby żeglugi powietrznej we Wspólnocie.~~
- ~~2. Niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie w przypadku zapewniania służb dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem ramowym i w jego zakresie tematycznym.~~

~~5. ROZDZIAŁ I~~

~~6. INFORMACJE OGÓLNE~~

~~Artykuł I~~

~~Cel i zakres stosowania~~

- ~~1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym, niniejsze rozporządzenie dotyczy organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym.~~
- ~~2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej będzie wspierać działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)¹.~~

~~43. Bez uszczerbku dla art. 10, n~~Niniejsze rozporządzenie ~~stosuje się~~~~będzie mieć zastosowanie~~ do przestrzeni powietrznej w regionach ~~ach~~ EUR i ~~AFI~~ ICAO, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego ~~zgodnie z rozporządzeniem o zapewnianiu służb~~. 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 państwa członkowskie.

¹ ~~Zob. s. 10 tego Dziennika Urzędowego.~~

↓ 551/2004

~~4. Rejony Informacji Powietrznej znajdujące się w przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 1

~~4. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.~~

↓ nowy

⇒ Rada

5. ⇒ [...] ⇐

6. ⇒ [...] ⇐

↓ 549/2004 (dostosowany)

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków określonych w art. 3~~ stosują się następujące definicje:

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

~~1. „usługa kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza usługę zapewnianą w celu:~~

~~12. „usługa kontroli lotniska” oznacza usługę~~ ☒ kontroli ruchu lotniczego ☒ (ATC) dla ruchu lotniskowego;

23. „służba informacji lotniczej” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;

➡ 2a. „Agencja” oznacza Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2018/1139; ⬅

35. „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające ☒ służbę lub ☒ służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;

44. „służby żeglugi powietrznej ☒ (ANS) ☒” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozorowania ☒ (CNS) ☒ ➡ „ w tym usługi wzmacniające sygnał emitowany przez satelity z podstawowych konstelacji GNSS na użytek żeglugi
powietrznej; lotnicze ⬅ służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej ☒ (MET) ☒;
~~oraz~~ służby informacji lotniczej ☒ (AnadzorIS) ☒; ➡ oraz usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS); ⬅

54. „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:

a) zapobiegania kolizjom:

(i) między statkami powietrznymi w locie; ~~oraz~~

(ii) statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; ~~oraz~~

b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

↓ nowy

➡ Rada

6. „usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym” ➡ [...] ⬅ ➡ oznaczają ⬅ usługi polegające na
gromadzeniu, agregowaniu i integracji danych operacyjnych, pochodzących od instytucji
zapewniających służby dozorowania, instytucji zapewniających MET i AIS oraz funkcje
sieciowe oraz innych właściwych podmiotów ➡ [...] ⬅ ➡ generujących dane operacyjne,
i ⬅ na dostarczaniu przetworzonych danych do celów kontroli ruchu lotniczego
i zarządzania ruchem lotniczym;

➡ [...] ⬅

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

~~89.~~ „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego ☒ (ATFM) ☒ ” oznacza funkcję ⇒
☐ [...] ☐ ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego
przepływu ruchu lotniczego ⇒ na całej trajektorii ☐ poprzez zapewnienie maksymalnego
wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością
deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. b)

⇒ nowy

⇒ Rada

~~94.~~ „zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)” oznacza połączenie funkcji ⇒ ☐ [...] ☐
☐ i ☐ służb ☐ pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie
przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego ☐, w tym
projektowanie procedur lotu; ☐ [...] ☐ wymaganych ~~do~~ zapewnienia bezpiecznego
i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;

↓ 549/2004

⇒ Rada

~~104.~~ „służby ruchu lotniczego” oznacza różne służby informacji powietrznej, służby
alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru,
zbliżania i lotniska);

~~116.~~ „blok przestrzeni powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych
wymiarach w przestrzeni i czasie, ☐ która składa się z co najmniej jednej struktury
przestrzeni powietrznej i ☐ w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej;

~~127.~~ „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcję planowania ☐ i
monitorowania ☐ z zasadniczym celem ☐ [...] ☐ ☐ optymalizacji ☐ 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;

↓ nowy

⇒ Rada

13. „struktura przestrzeni powietrznej” oznacza wyszczególnioną część przestrzeni powietrznej, wyznaczoną w taki sposób, aby zapewnić ⇒ [...] ⇒ bezpieczne i optymalne funkcjonowanie zarządzania ruchem lotniczym;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. a)
(dostosowany)

~~148.~~ „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych ☒ zgodnie z przepisami dotyczącymi ☒ ~~w ramach~~ ogólnego ruchu lotniczego;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. g)

~~1523b.~~ „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;

↓ 549/2004

⇒ nowy

~~1613.~~ „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;

~~1712.~~ „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych ⇒ w obszarach kontrolowanych ⇐ ~~w bloku przestrzeni powietrznej~~;

↓ nowy

⇒ Rada

18. „wartość bazowa” oznacza wartość ⇒ [...] ⇒ określoną do celów ustalenia parametrów docelowych skuteczności działania ⇒ [...] ⇒ ⇒ oszacowaną ⇒ ⇒ ⇒ z wykorzystaniem ⇒ rzeczywistych ⇒ kosztów lub ⇒ [...] ⇒ ⇒ rzeczywistych ⇒ kosztów jednostkowych w roku poprzedzającym początek odpowiedniego okresu odniesienia;

19. „grupa odniesienia” oznacza grupę instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego funkcjonujących w podobnym środowisku operacyjnym i gospodarczym;

20. „wartość cząstkowa” oznacza wartość uzyskaną dla danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego poprzez rozbieżność ogólnounijnego parametru docelowego skuteczności działania do poziomu [...] co najmniej jednej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, służącą jako punkt odniesienia do oceny spójności parametrów docelowych skuteczności działania określonych w projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania;

↓ 549/2004

~~14. „zespół służb” oznacza dwie lub więcej służby żegluga powietrznej;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. d)

→ Rada

→ [...] →

→ 21. „certyfikat” oznacza certyfikat zdefiniowany w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2018/1139; →

↓ nowy

→ Rada

22. „centralne usługi informacyjne (CIS)” oznaczają usługi polegające na [...] →

→ udostępnianiu → statycznych i dynamicznych danych [...] → w celu umożliwienia zapewniania [...] → usług U-space do celów → zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych;

↓ 549/2004

~~2346.~~ „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;

~~18. „konceptcja operacyjna” oznacza kryteria wykorzystania operacyjnego sieci EATMN lub jej części;~~

~~2449.~~ „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);

↓ nowy

➡ Rada

25. „obszar kontrolowany” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się w górę od określonej granicy nad ziemią;

26. „wspólny proces decyzyjny” oznacza proces, w ramach którego decyzje podejmowane są w oparciu o kontakty i konsultacje z ➡ [...] ➡ odpowiednimi organami państw członkowskich ➡ , stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi podmiotami ➡ i mają na celu konsensus ➡ ;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. j)

➡ nowy

~~2741.~~ „służby transgraniczne” oznaczają ~~każdą sytuację, w której~~ służby żeglugi powietrznej zapewniane są w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby ➡ , której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium innego państwa członkowskiego ➡ ~~certyfikowaną w innym państwie członkowskim~~ ;

↓ nowy

➡ Rada

28. „deklaracja” oznacza, do celów zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej, deklarację zdefiniowaną w art. 3 pkt 10 rozporządzenia (UE) 2018/1139;

➡ [...] ➡

30. „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, która rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie, w której zapewniane są trasowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową ➡ i jedną stawkę jednostkową; ➡

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ Rada

~~3120.~~ „Eurocontrol” to Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej ustanowiona na mocy międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r., zajmująca się współpracą na rzecz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej¹;

~~3247.~~ „Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym” (EATMN) oznacza zbiór systemów ⇒ [...] ⇒ , o których mowa ⇒ w pkt 3.1 załącznika VIII ~~załączniku I~~ do rozporządzenia (UE) 2018/1139 ~~(WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Europejskim Ruchem Lotniczym („rozporządzenie w sprawie interoperacyjności”)~~², umożliwiający zapewnianie służb żeglugi powietrznej ~~we Wspólnocie~~ ⇒ w Unii ⇒, włącznie z interfejsami na granicach z ⇒ [...] ⇒ państwami ⇒ trzecimi;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. c)

(dostosowany)

⇒ Rada

~~3343a.~~ „centralny plan ATM ⇒ w Europie ⇒” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE³ ⇒ [...] ⇒ ~~z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)~~⁴ ⇒ z późniejszymi zmianami ⇒ ;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. f)

⇒ nowy

⇒ Rada

~~3422.~~ „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną ⇒ , która to koncepcja została opisana przez ICAO i opiera się ⇒ ⇒ ⇒ [...] ⇒ na podstawowej zasadzie ⇒ [...] ⇒ ⇒ ~~stanowiącej, że~~ ⇒ przestrzeni

¹ ~~Konwencja z poprawkami Protokołu z dnia 12 lutego 1981 r. i ze zmianami Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r.~~

² ~~Zob. s. 33 tego Dziennika Urzędowego.~~

³ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

⁴

powietrznej nie należy wyznaczać jako czysto cywilnej lub czysto wojskowej, ale powinno się ją traktować jako continuum, w którym wszystkie wymogi użytkowników należy w możliwym zakresie spełnić ⇐ stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną” wydanego przez Eurocontrol;

↓ 549/2004

~~23. „rejon informacji powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniane są służby informacji powietrznej i służby alarmowe;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. g)

➡ Rada

~~3523a.~~ „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;

➡ 35b. „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 skuteczność działania i zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w stosownych przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji; Ⓒ

35c ➡ „projektowanie procedur lotu” oznacza wszelkie zadania istotne z punktu widzenia projektowania procedur wykonywania lotów według wskazań przyrządów; Ⓒ

↓ 549/2004

~~24. „poziom lotu” oznacza powierzchnię o stałym ciśnieniu atmosferycznym odniesioną do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzieloną od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2 lit. h)

~~25. „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych;~~

~~gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ścisłej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji;~~

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

36~~26~~. „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

↻ [...] ↻ ↻ przemieszczenia ↻ te wykonywane są zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzonej na mocy

↻ [...] ↻ ↻ konwencji ↻ chicagowskiej ↻ [...] ↻

~~27. „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego utworzoną w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;~~

37~~28~~. „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych przez systemy i części składowe EATMN oraz procedury jej

↻ [...] ↻ ↻ funkcjonowania ↻ dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania. ~~Interoperacyjność jest osiągana poprzez zapewnienie zgodności systemów i części składowych z zasadniczymi wymogami;~~

38~~29~~. „ ↻ lotnicze ↻ służby meteorologiczne” oznaczają ~~takie~~ urządzenia i usługi, które zapewniają ↻ [...] ↻ prognozy meteorologiczne, ⇒ ostrzeżenia, ⇐ wskazówki oraz obserwacje ⇒ na potrzeby żeglugi powietrznej ⇐, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez państwa do wykorzystania lotniczego;

↓ nowy

↻ Rada

39. „właściwy organ krajowy” oznacza podmioty zdefiniowane w art. 3 pkt 34 rozporządzenia (UE) 2018/1139;

40. „państwowe władze nadzorujące” oznaczają krajowy organ lub organy, którym państwo członkowskie powierzyło zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia ↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ Rada

~~4130.~~ „usługi nawigacyjne” oznaczają ~~takie~~ urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;

↓ nowy

⇒ Rada

42. „sytuacja kryzysowa w sieci” oznacza stan, w którym niemożliwe jest zapewnienie służb zarządzania ruchem lotniczym ⇒ [...] ⇄ lub ⇄ służb żeglugi powietrznej na wymaganym poziomie i który prowadzi do znacznego zmniejszenia przepustowości sieci, lub stan znacznego zachwiania równowagi między przepustowością sieci a zapotrzebowaniem, lub poważne zakłócenie przepływu informacji ⇒ lub naruszenie ich integralności ⇄ w co najmniej jednej części sieci w wyniku nadzwyczajnej ⇒ [...] ⇄ ⇒ lub ⇄ nieprzewidzianej sytuacji;

43. „menedżer sieci” oznacza podmiot, któremu powierzono czynności niezbędne do umożliwienia realizacji funkcji sieciowych, o których mowa w art. 26, zgodnie z art. 27;

⇒ 43a. „plan operacyjny sieci (NOP)” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego służący realizacji ⇒ na szczeblu operacyjnym ⇄ celów funkcji sieciowych oraz ⇒ przyczyniający się do ⇄ celów w zakresie skuteczności działania; ⇄

⇒ 43b. „plan strategiczny sieci (NSP)” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego określający kierunek długoterminowego rozwoju sieci; ⇄

⇒ 43c. „operacyjny ruch lotniczy” oznacza wszystkie loty, które nie są zgodne z przepisami ogólnego ruchu lotniczego i w odniesieniu do których zasady i procedury zostały określone przez właściwe organy krajowe; ⇄

↓ 549/2004

⇒ nowy

⇒ Rada

~~4434.~~ „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do ~~podjęcia decyzji~~ ⇒ celów ⇄ operacyjnych przez instytucje zapewniające

służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i innych zaangażowanych stron;

➡ 44a. „strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają podmioty cywilne i wojskowe: użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorów portów lotniczych; ⚙

~~32. „procedura”, zgodnie z zastosowaniem w kontekście rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, oznacza standardową metodę technicznego lub operacyjnego wykorzystania systemu w kontekście uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych wymagających jednolitego wdrożenia w całej sieci EATMN;~~

↕ nowy

➡ Rada

45. „plan skuteczności działania” oznacza ➡ [...] ⚙ plan ➡ [...] ⚙ mający na celu poprawę skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;

↓ 549/2004

~~4633.~~ „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;

~~4734.~~ „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;

~~35. „przebieg trasy” oznacza wybraną trasę, po jakiej statek powietrzny wykonuje lot w czasie operacji;~~

~~36. „jednolite działanie” oznacza działanie sieci EATMN w taki sposób, że z perspektywy użytkownika funkcjonuje ona jak gdyby stanowiła jedność;~~

↕ nowy

48. „faza planowania SESAR” oznacza fazę obejmującą ustanowienie i aktualizację długoterminowej wizji projektu SESAR, powiązanej koncepcji operacji umożliwiającej poprawę na każdym etapie lotu, wymaganych istotnych zmian operacyjnych w EATMN oraz wymaganych priorytetów w zakresie rozwoju i wdrożenia;

49. „faza wdrożenia SESAR” oznacza kolejne etapy industrializacji i wdrażania, podczas których prowadzi się działania takie jak: normalizacja, produkcja i certyfikacja sprzętu

naziemnego i pokładowego oraz procesów niezbędnych do wdrożenia rozwiązań SESAR (industrializacja); oraz udzielanie zamówień, instalacja i wprowadzenie do użytku sprzętu i systemów opartych na rozwiązaniach SESAR, co obejmuje powiązane procedury operacyjne (wprowadzanie);

50. „faza rozwoju SESAR” oznacza fazę, podczas której prowadzone są działania w zakresie badań, rozwoju i walidacji, mające na celu dostarczenie dojrzałych rozwiązań SESAR;

51. „projekt SESAR” oznacza projekt, którego celem jest modernizacja zarządzania ruchem lotniczym w Europie, mający na celu stworzenie w Unii wysokowydajnej, znormalizowanej i interoperacyjnej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym, składający się z cyklu innowacji, który obejmuje fazę planowania SESAR, fazę rozwoju SESAR i fazę wdrożenia SESAR;

52. „rozwiązanie SESAR” oznacza możliwy do wdrożenia produkt fazy rozwoju SESAR i polega na wprowadzeniu nowych lub udoskonalonych znormalizowanych i interoperacyjnych procedur operacyjnych lub technologii;

↓ 549/2004

53~~38~~ „służby dozorowania” oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego ~~dla~~ dla na potrzeby zapewnienia bezpiecznej separacji;

54~~39~~ „system” oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych, jak również wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;

↓ nowy

↻ Rada

↻ [...] ↻

56. „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego ↻ lub państw członkowskich, ↻ gdzie zapewniane są terminalowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową ↻ i jedną stawkę jednostkową; ↻

↓ 549/2004

➡ Rada

5740. „modernizacja” oznacza jakąkolwiek modyfikację, która zmienia charakterystykę operacyjną systemu.

➡ Artykuł 2a Ⓢ

➡ Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej Ⓢ

- ➡ 1. Państwa członkowskie mogą ustanowić funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, by rozwijać lepszą współpracę i koordynację w celu wspierania skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Nie naruszając art. 5 ust. 3–5a niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą wykonywać wspólnie część lub całość obowiązków wynikających z art. 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b i 17 niniejszego rozporządzenia i z przepisów wykonawczych przyjętych na jego podstawie na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej. Ⓢ
- ➡ 2. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również państwa trzecie uczestniczące w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej. Ⓢ
- ➡ 4. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej są ustanawiane wyłącznie na mocy międzynarodowych porozumień zawartych pomiędzy odpowiednimi państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, odpowiednimi państwami trzecimi, w których gestii znajduje się którakolwiek część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. O danym porozumieniu i wykazie obowiązków, które państwa członkowskie zamierzają wdrażać wspólnie, powiadamia się Komisję. Ⓢ

↓ 549/2004

~~Artykuł 3~~

~~Zakres działania Wspólnoty~~

- ~~1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia jednolite ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wspólnie z:~~
- ~~a) rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej~~

~~Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie przestrzeni powietrznej)¹;~~

~~b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie zapewniania służb)²; oraz~~

~~c) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności)³;~~

~~oraz z przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz ww. rozporządzeń~~

~~2. Środki określone w ust. 1 stosują się z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3 (dostosowany)

⇒ nowy

7. ROZDZIAŁ II

8. ☒ PAŃSTWOWE WŁADZE NADZORUJĄCE ☒

Artykuł 34

Państwowe władze nadzorujące ☒ – nominacja, utworzenie i wymogi ☒

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub tworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na ~~moce~~ ☒ podstawie ☒ niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków określonych w art. 3.~~

~~2. Państwowe władze nadzorujące są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ta niezależność osiągana jest przez odpowiednie rozdzielenie, co najmniej na poziomie funkcyjnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.~~

¹ ~~Zob. s. 20 tego Dziennika Urzędowego.~~

² ~~Zob. s. 10 tego Dziennika Urzędowego.~~

³ ~~Zob. s. 26 tego Dziennika Urzędowego.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3

⇒ nowy

⇒ Rada

32. ⇒ [...] ⇒ Państwowa władza nadzorująca sprawuje ⇒ swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzystie. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli, ⇒ oraz ⇒ [...] ⇒ jest ⇒ w tym celu odpowiednio ⇒ [...] ⇒ zorganizowana, obsadzona personelem, zarządzana i finansowana. ⇒ w tym w ramach administracji państwa członkowskiego. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.

↓ nowy

⇒ Rada

3. ⇒ [...] ⇒

⇒ [...] ⇒ Państwowa władza nadzorująca zachowuje ⇒ niezależność ⇒ [...] ⇒ od wszelkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej ⇒ pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym, w szczególności poprzez unikanie konfliktu interesów z tymi instytucjami. Ta niezależność nie oznacza, że ta władza i te instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie mogą być częścią tej samej służby publicznej, organu publicznego lub administracji. ⇒

4. Państwa członkowskie mogą powoływać ⇒ [...] ⇒ władze ⇒ [...] ⇒ właściwe dla kilku sektorów podlegających regulacji ⇒ lub kilku obszarów regulacji w sektorze transportu ⇒ ⇒ [...] ⇒, pod warunkiem że ⇒ te zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym artykule. ⇒ [...] ⇒ Państwowe ⇒ władze nadzorujące mogą ⇒ [...] ⇒ zostać włączone do struktury organizacyjnej ⇒ innego ⇒ krajowego ⇒ organu publicznego, w szczególności ⇒ organu ochrony konkurencji, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003¹, ⇒ właściwego organu krajowego lub w stosownych przypadkach krajowego organu odpowiedzialnego za transport, pod warunkiem że ustanowiony w

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1).

ten sposób   [...]  wspólny organ spełnia wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym artykule.

 [...] 

 [...]   [...]  

 [...] 

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3

 [...] 

↓ nowy

 Rada

 [...] 

 [...] 

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3

⇒ nowy

95. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie państwowych władz nadzorujących i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami  niniejszego artykułu  ~~ust. 2, 2,3 i 4.~~

↓ nowy

 [...] 

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1 (dostosowany)

 Rada

Artykuł 42

Zadania państwowych władz nadzorujących

1  [...]  Państwowa władza nadzorująca realizuje  zadania przydzielone  [...]  jej 
na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie, w szczególności:   [...]  zapewniają odpowiedni nadzór nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni

powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiednią władzę:

↓ nowy

⇒ Rada

a) ⇒ [...] ⇒ [...] ⇒ weryfikuje ⇒ zgodność z wymogami bezpieczeństwa narodowego i obronności i przestrzeganie tych wymogów przez instytucje zapewniające służby, ⇒ o których ⇒ to wymogach ⇒ mowa w art. ⇒ [...] ⇒ 7 ust. 1a lit. b) i art. 8 ust. 4 lit. d) ⇒ [...] ⇒

⇒ [...] ⇒

⇒ c) ⇒ [...] ⇒ ⇒ ocenia i zatwierdza ⇒ cennik za świadczenie centralnych usług informacyjnych, zgodnie z art. 9; ⇒

⇒ d) ⇒ [...] ⇒ ⇒ przygotowuje projekt ⇒ planu skuteczności działania ⇒ ⇒ w tym ustala ⇒ ⇒ [...] ⇒ ⇒ kryteria ⇒ podziału ⇒ ⇒ kosztów i ⇒ [...] ⇒ ⇒ parametry docelowe ⇒ ⇒ skuteczności działania ⇒, ⇒ [...] ⇒ ⇒ monitoruje systemy skuteczności ⇒ działania i ⇒ [...] ⇒ ⇒ systemy ⇒ ⇒ opłat, ⇒ jak określono ⇒ w art. 10 ⇒ [...] ⇒ ⇒ 13b, art. 17 i art. ⇒ i 19–22 ⇒ i w ich granicach ⇒ oraz ⇒ w ⇒ aktach wykonawczych, o których mowa w art. 18 i 23 ⇒ [...] ⇒

e) ⇒ [...] ⇒ ⇒ nadzoruje ⇒ stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przejrzystości rozliczeń ⇒ [...] ⇒ zgodnie z art. 25 ⇒, ⇒ [...] ⇒ ⇒ kontroluje lub weryfikuje i zatwierdza ⇒ dane finansowe, o których mowa w art. 25 ust. 4. ⇒

⇒ [...] ⇒

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

32. W tym celu Każda państwowa władza nadzorująca zorganizuje odpowiednie, ⇒ współpracując z właściwym organem krajowym, jeśli jest to inny podmiot, ⇒ ⊗ przeprowadza niezbędne ⊗ ⇒ działania monitorujące, w tym w stosownych przypadkach ⇒ inspekcje, oraz przeglądy ⇒ ⇒ i ⇒ audyty ⇒ [...] ⇒ ⇒ mające na celu ⇒ stwierdzenie, czy ze strony podmiotów objętych ich nadzorem na podstawie niniejszego rozporządzenia doszło do ⇒ [...] ⇒ ⇒ niespełnienia ⇒ wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu ⇒ [...] ⇒ ⇒ i ⇒ aktach ⇒ [...] ⇒ wykonawczych przyjętych na jego podstawie ⇒ zweryfikowanie zgodności

z wymogami niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami związanymi z zasobami ludzkimi, w ramach zapewniania służb żeglugi powietrznej. ➡ W przypadku niespełniania wymogów państwowe władze nadzorujące podejmują decyzję w sprawie środków naprawczych i egzekwują te środki. ⌂

➡ [...] ⌂

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy portów lotniczych oraz zainteresowane instytucje świadczące centralne usługi informacyjne stosują się do ➡ wszelkich ⌂ środków ➡ egzekucyjnych ⌂ zastosowanych ➡ [...] ⌂ przez państwowe władze nadzorujące ➡ w tym kontekście. W przypadku służb transgranicznych odnośne państwo członkowskie lub jego państwowe władze nadzorujące mogą zwrócić się do państwa członkowskiego, w którym dana instytucja zapewniająca służby lub świadcząca usługi ma swoją siedzibę lub główne miejsce prowadzenia działalności, lub do państwowych władz nadzorujących tego państwa o wsparcie w przewyżczeniu wszelkich trudności związanych z egzekwowaniem prawa. Oba państwa członkowskie lub ich państwowe władze nadzorujące starają się współpracować ze sobą w tym celu. ⌂

↓ nowy

➡ Rada

Artykuł 5

Współpraca między państwowymi władzami nadzorującymi

1. Państwowe władze nadzorujące ➡ w stosownych przypadkach ⌂ wymieniają informacje ➡ [...] ⌂ ➡, w szczególności informacje dotyczące ich pracy i procesu decyzyjnego, najlepszych praktyk i procedur, a także informacje dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu państwowe władze nadzorujące mogą uczestniczyć i współpracować w ramach sieci, której członkowie zbierają się regularnie. ⌂
2. Państwowe władze nadzorujące współpracują ze sobą ➡ [...] ⌂ ➡ w szczególności w przypadku zapewniania służb transgranicznych i zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego ⌂ w oparciu o porozumienia robocze, w celu świadczenia wzajemnej pomocy przy realizacji ich zadań z zakresu monitorowania i nadzoru oraz przy prowadzeniu dochodzeń i przeglądów.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1 (dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

3. ~~W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, które obejmują~~ ⇒ ↻ [...] ↻

W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej ↻ ~~przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie~~ przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności ↻ przynajmniej dwóch ↻ ~~więcej niż jednego państwa członkowskiego~~ ↻ państw członkowskich ↻, ↻ w szczególności w odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ↻ zainteresowane państwa członkowskie zawierają, ↻ w razie potrzeby, ↻ porozumienie w sprawie nadzoru, ~~o jakim mowa w niniejszym artykule,~~ ⇒, który mają sprawować ↻ – one lub ich władze – ↻ na podstawie niniejszego rozporządzenia ↻ nad ↻ odpowiednimi ↻ instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej ~~w tych blokach.~~ ↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1

4. ~~Państwowe władze nadzorujące 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 będzie obejmować porozumienia dotyczące przypadków niezgodności ze stosowanymi wspólnymi wymogami określonymi w art. 6 lub z warunkami określonymi w załączniku II.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1

5. ~~W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej takie porozumienia obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.~~

↓ nowy

→ Rada

4. W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego porozumienia, o których mowa w ust. 3, przewidują wzajemne uznawanie przez → [...] → każde z państw członkowskich lub każdy z ich → organów wykonywania zadań → [...] → określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz wyników realizacji tych zadań. Wskazują one również, która państwowa władza nadzorująca jest odpowiedzialna za → [...] → zadania określone → w art. → [...] → 4 ust. 1. →

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1 (dostosowany)

→ Rada

~~65.~~ ~~Jeśli~~ ☒ W przypadkach gdy ☒ jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, państwowe władze nadzorujące mogą również zawierać porozumienia ☒ odnoszące się do ☒ ~~w sprawie~~ podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych. → [...] →

→ 5a. O porozumieniach, o których mowa w niniejszym artykule, powiadamia się Komisję. →

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1

~~Artykuł 3~~

~~Uprawnione podmioty~~

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

~~2. Takie upoważnienie udzielone przez państwowe władze nadzorujące będzie ważne na obszarze Wspólnoty na odnawialny okres trzech lat. Państwowe władze nadzorujące mogą instruować wszystkie spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Wspólnoty w celu podjęcia tych inspekcji bądź przeglądów.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5

~~Artykuł 10~~

~~Konsultacja z interesariuszami~~

~~1. Państwa członkowskie, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

~~1. Państwa członkowskie, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 550/2004 (dostosowany)

ROZDZIAŁ III

~~PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA~~ ☒ ~~ZAPEWNIANIE~~ ☒ SŁUŻB

↓ 550/2004 (dostosowany)

☞ Rada

~~Artykuł 6~~

~~Wspólne wymogi~~

~~Wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb nawigacji lotniczej zostaną opracowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Wspólne wymogi obejmować będą następujące kwestie:~~

~~— techniczne i operacyjne kompetencje oraz przydatność,
— systemy i procesy zarządzania bezpieczeństwem i jakością,
— systemy sprawozdawcze,
— jakość usług,
— zdolność finansową,
— zobowiązania finansowe i ich ubezpieczenie,~~

~~własność i strukturę organizacyjną, włącznie z zapobieganiem konfliktom interesów,
zasoby ludzkie, włącznie z odpowiednimi planami obsady stanowisk,
ochronę.~~

Artykuł 67

⌚ [...] ⌚ **Zapewnianie służb przez instytucje zapewniające** ⌚ służby żeglugi powietrznej

~~1. Zapewnienie służb nawigacji lotniczej w obszarze Wspólnoty podlega certyfikacji Państw Członkowskich.~~

↓ 550/2004

~~2. Wnioski o certyfikację będą składane do państwowych władz nadzorujących Państwa Członkowskiego, gdzie zgłaszający posiada swoją główną siedzibę, oraz, jeśli w ogóle, swoje zarejestrowane biuro.~~

↕ nowy

⌚ Rada

⌚ [...] ⌚

⌚ Certyfikat ekonomiczny, o którym mowa w niniejszym ustępie, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestanie spełniać ⌚

2. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7a i ⌚ art. 8 ust. 4 niniejszego rozporządzenia podmiot spełniający ⌚ wymogi ⌚ [...] ⌚

⌚ [...] ⌚ ⌚ ustanowione w art. 40 i ⌚ ⌚ [...] ⌚ art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 ⌚ oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie ⌚ jest uprawniony do zapewniania użytkownikom przestrzeni powietrznej w obrębie Unii służb żeglugi powietrznej, na niedyskryminacyjnych warunkach ⌚ [...] ⌚

⌚ 2a. W przypadku gdy państwo członkowskie przyznało instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej zwolnienie z wymogu posiadania certyfikatu zgodnie z art. 41 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139, to państwo członkowskie może, niezależnie od przepisów ust. 2, zezwolić tej instytucji zapewnianie służb żeglugi powietrznej w tej części przestrzeni powietrznej znajdującej się w jego obszarze odpowiedzialności, w odniesieniu do której przyznano to zwolnienie, i zgodnie z warunkami określonymi w tym artykule. ⌚

⌚ 3. Niezależnie od przepisów ust. 2 państwa członkowskie mogą zezwolić na zapewnianie służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139, w całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności, przez wojsko bez konieczności certyfikacji ani stosowania całości lub części niniejszego rozporządzenia. W takim przypadku dane państwo członkowskie informuje o swojej decyzji Komisję i pozostałe państwa członkowskie. Zapewnianie tych służb odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w art. 2 ust. 5 rozporządzenia 2018/1139. ⌚

⌚ [...] ⌚

⌚ [...] ⌚

⌚ [...] ⌚

↓ 550/2004

~~3. Państwowe władze nadzorujące będą wydawać certyfikaty instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, gdy spełniają one wspólne wymogi określone w art. 6. Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby żeglugi powietrznej, jak określono w art. 2 rozporządzenia ramowego, lub dla zespołu służb, między innymi, kiedy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, niezależnie od jej statusu prawnego, obsługuje i utrzymuje własne systemy łączności, nawigacji i dozorowania. Certyfikat musi być regularnie sprawdzany.~~

~~4. Certyfikaty definiują prawa i obowiązki dostawców służby żeglugi powietrznej, obejmujące równy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II. Warunki te zostaną w sposób obiektywny przedstawione, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.~~

~~5. Niezależnie od zapisu zawartego w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą zezwolić na zapewnianie służby żeglugi powietrznej w części bądź całości przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności bez certyfikacji w sytuacjach, kiedy zapewniający takie służby oferuje je przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy. W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie poinformuje Komisję i inne Państwa Członkowskie o swojej decyzji oraz o środkach podjętych dla zapewnienia zgodności ze wspólnymi wymogami.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 3

~~7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym sprawozdaniu sporządzanym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.~~

↓ 550/2004

~~8. Państwo Członkowskie będzie uznawało każdy certyfikat wydany w innym Państwie Członkowskim zgodnie z niniejszym artykułem.~~

~~9. W wyjątkowych przypadkach Państwa Członkowskie mogą przelożyć termin osiągnięcia zgodności z niniejszym artykułem poza termin wynikający z art. 19 ust. 2 o sześć miesięcy. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o takim przelożeniu z podaniem jego przyczyn.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4

⇒ nowy

☞ Rada

Artykuł 78

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

1. Państwa członkowskie zagwarantują 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 uznawany na obszarze Wspólnoty.~~ ⇒ wyznaczają indywidualnie lub grupowo przynajmniej jedną instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. ➡ Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyznaczania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że instytucje te spełniają wymogi określone w niniejszym artykule. Ⓒ

1a. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego spełniają ➡ łącznie Ⓒ następujące warunki: ⇐

↓ nowy

➡ Rada

- ➡ a) Ⓒ posiadają ważny certyfikat ➡ [...] Ⓒ zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 ➡ lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, Ⓒ ➡ [...] Ⓒ ➡ chyba że są zwolnione z wymogu certyfikacji na podstawie art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139 Ⓒ ;
- ➡ b) Ⓒ spełniają wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.
- ➡ c) ich główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, oraz Ⓒ
- ➡ d) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji zapewniającej służby oraz ją skutecznie – bezpośrednio lub pośrednio – kontrolują, poprzez przynajmniej jedno przedsiębiorstwo pośredniczące, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną. Ⓒ

➡ [...] Ⓒ

➡ Na zasadzie odstępstwa od lit. c) i d) państwo członkowskie może wyznaczyć instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim lub która nie spełnia warunku określonego w lit. d), do celów zapewniania służb ruchu lotniczego w ograniczonej części przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności tego państwa członkowskiego, w przypadku gdy ta część przestrzeni powietrznej graniczy z przestrzenią powietrzną znajdującą się w obszarze odpowiedzialności tego państwa trzeciego. Ⓒ

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4 (dostosowany)

⇒ nowy

➡ Rada

2. ~~W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają zgodności z niniejszym artykułem i artykułem 10 ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego~~ ⇒ Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego nie uzależnia się od warunków nakładających na te instytucje wymóg, aby ⇐:

- a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe ~~tego~~ ☒ wyznaczającego ☒ państwa członkowskiego lub jego obywateli;

- b) posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego ~~tego~~ ~~tego~~ państwa członkowskiego; ~~lub~~
c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym ~~tych~~ ~~tych~~ państwie członkowskim,

w przypadku gdy stosowanie takich warunków pociąga za sobą ~~nieuzasadnione ograniczenie~~ swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości.

3. Państwa członkowskie ~~⇒~~ ~~szczegółowo~~ ~~⇒~~ określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić ~~wyznaczone~~ instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego ~~⇒~~, wyznaczone ~~[...]~~ ~~zgodnie~~ z niniejszym artykułem. ~~[...]~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4

⇒ Rada

~~4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.~~

~~5. W związku z funkcyjnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.~~

~~46. 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 7a~~

~~Wyznaczenie instytucji zapewniających MET~~

- ~~1. Państwa członkowskie mogą wyznaczyć, indywidualnie lub grupowo, instytucję zapewniającą MET na zasadzie wyłączności w odniesieniu do całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności, mając na uwadze względy bezpieczeństwa.~~
- ~~2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich decyzjach podjętych na podstawie niniejszego artykułu.~~

~~Artykuł 7b~~

~~Związki między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej~~

- ~~1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą korzystać z usług innych instytucji zapewniających służby posiadających certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, chyba że te inne instytucje są zwolnione z wymogu certyfikacji na podstawie art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139. W stosownych przypadkach taka współpraca nawiązywana jest zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia.~~

~~W przypadku instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wyznaczonych zgodnie z art. 7 oraz instytucji zapewniających MET wyznaczonych zgodnie z art. 7a współpraca taka wymaga zezwolenia zainteresowanych państw członkowskich.~~

- ~~2. Do celów ust. 1 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sformalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki, w tym w stosownych przypadkach rozwiązania finansowe, i funkcje przyjęte przez każdą instytucję. O tych porozumieniach~~

lub ustaleniach powiadamia się państwowe władze nadzorujące lub zainteresowane organy ☹.

☞ W przypadku instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wyznaczonych zgodnie z art. 7 oraz instytucji zapewniających MET wyznaczonych zgodnie z art. 7a warunki takiego porozumienia podlegają zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie. ☹

↓ nowy

☞ Rada

Artykuł 8

Warunki dotyczące zapewniania CNS, AIS, ADS, MET i ☞ [...] ☹ ☞ zapewniania ☹ służb ruchu lotniczego ☞ związanych z kontrolą zbliżania i kontrolą lotniska ☹

1 ☞ [...] ☹ ☞ Bez uszczerbku dla praw i obowiązków określonych przez wyznaczające je państwo na mocy art. 7 ust. 3, wyznaczone ☹ instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego mogą podjąć decyzję o zamawianiu usług CNS, AIS ☞ lub ☹ ADS ☞ [...] ☹

☞ [...] ☹

☞ 1a. Z wyjątkiem przypadków, w których państwa członkowskie wyznaczyły instytucję zapewniającą MET zgodnie z art. 7a, państwa członkowskie mogą zezwolić instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego na zamawianie MET. ☹

Państwa ☞ członkowskie mogą zezwolić ☹ operatorom portów lotniczych ☞ lub grupie operatorów portów lotniczych ☹ na zamawianie ☞ [...] ☹ służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą lotniska ☞ [...] ☹

☞ [...] ☹ ☞ lub ☹ służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania ☞ [...] ☹

☞ [...] ☹ ☞ [...] ☹

☞ W takim przypadku specyfikacja istotnych warunków zamówienia, w tym wymogi dotyczące jakości służb, podlegają zatwierdzeniu przez państwa członkowskie.. Państwa członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służby wybraną w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia, o którym mowa w niniejszym ustępie. ☹

4. Instytucja zapewniająca służby CNS, AIS, ADS, MET lub ☞ [...] ☹ służby ruchu lotniczego ☞ związane z kontrolą lotniska lub kontrolą zbliżania ☹ może zostać wybrana ☞ i, w odpowiednich przypadkach, wyznaczona ☹ do zapewniania tych służb w państwie członkowskim, wyłącznie ☞ [...] ☹ ☞ w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z ust. 1, 1a lub 1b, o ile spełnia łącznie następujące warunki: ☹

☞ [...] ☹

☞ a) posiada certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, chyba że jest zwolniona z wymogu certyfikacji na podstawie art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139; ☹

b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium 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 przynajmniej jednego przedsiębiorstwa

➡ Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i c) każda instytucja zapewniające globalne usługi satelitarne, której przyznano certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 na świadczenie usług w Unii przed przyjęciem niniejszego rozporządzenia, może zostać wybrana do świadczenia takich usług w Unii, nawet jeżeli nie spełnia warunków określonych w lit. b) i c). ➡

§ 5. Art. 13, 13a, 13b i 17 oraz przepisy wykonawcze związane z tymi artykułami przyjęte na podstawie art. 18 nie mają zastosowania do MET zapewnianych przez instytucje zapewniające MET wybrane w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia przeprowadzonego zgodnie z ust. 1a i 1b ani do instytucji zapewniających terminalowe służby ruchu lotniczego wyznaczonych w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia przeprowadzonego zgodnie z ust. 1a i 1b. Zainteresowane instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego przekazują państwowym władzom nadzorującym i Komisji odpowiednie dane dotyczące skuteczności działania służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), i w dziedzinie bezpieczeństwa do celów monitorowania.

Świadczenie centralnych usług informacyjnych

1. W przypadku gdy świadczone są centralne usługi informacyjne, jakość i integralność udostępnianych danych są wystarczające, aby umożliwić bezpieczne  i chronione  zapewnianie służb zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych.

⇒ [...] ⇐

➡ 2. Instytucja świadcząca centralne usługi informacyjne spełnia łącznie następujące wymogi: ➡

☒ a) spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności; ☐

➡ b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; ➡

➤ c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji świadczącej usługi oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem przynajmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną. ☹

➡ 3. Koszty, na których podstawie ustala się cenę centralnych usług informacyjnych, przedstawia się odrębnie od rozliczeń dotyczących wszelkich innych rodzajów działalności danego podmiotu i [...] udostępnia się odpowiednim państwowym władzom nadzorującym. Ⓢ

➤ [...] ➤ gdy świadczenie centralnych usług informacyjnych odbywa się na zasadzie wyłączności, państwa członkowskie wymagają, aby cena centralnych usług informacyjnych, ➤ opierała się na stałych i zmiennych kosztach świadczenia tych usług ➤ [...] ➤ ➤ lub obejmowała ➤ marżę odzwierciedlającą odpowiedni kompromis między ryzykiem a zyskiem.

3. [...] 4. Cena ustalana przez instytucję świadczącą centralne usługi informacyjne podlega ocenie i zatwierdzeniu przez odpowiednie państwowe władze nadzorujące. Cenę takich usług podaje się do wiadomości publicznej.

[...] Dane niezbędne do bezpiecznego eksploataowania bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej U-space udostępniane są przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej [...] na niedyskryminacyjnych zasadach, bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego, porządku publicznego i polityki obronnej. Instytucje świadczące centralne usługi informacyjne wykorzystują te dane wyłącznie do celów operacyjnych związanych ze świadczonymi przez nie usługami. [...] Ceny za dostęp do tych danych opierają się na [...] dodatkowych kosztach ich udostępniania oraz kosztach generowania danych, w przypadku gdy ten drugi rodzaj kosztów nie jest objęty art. 20 i o ile państwa członkowskie nie wykorzystują innych zasobów finansowych w celu pokrycia takich kosztów.

Artykuł 9a

Dostępność danych operacyjnych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego i dostęp do tych danych

1. Odpowiednie dane operacyjne w odniesieniu do ogólnego ruchu lotniczego są udostępniane w czasie rzeczywistym, w sposób niedyskryminacyjny i bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego, porządku publicznego i polityki obronnej, przez wszystkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, porty lotnicze i menedżera sieci, w tym w wymiarze transgranicznym i ogólnounijnym. Dostępność tę zapewnia się z korzyścią dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, które uzyskały certyfikat lub złożyły deklarację, podmiotów wojskowych odpowiedzialnych za działania w zakresie bezpieczeństwa i obrony, wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych, a także menedżera sieci.

Dane te są wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.

3. Dostępu do odpowiednich danych operacyjnych, o którym mowa w ust. 1, udziela się bezpłatnie organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo, porządek publiczny i obronę, państwowym władzom nadzorującym, właściwym organom krajowym, menedżerowi sieci oraz Agencji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

4. Komisja zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, określa szczegółowo dane operacyjne objęte niniejszym artykułem i doprecyzowuje techniczne aspekty takiego udostępniania danych.

Artykuł 9b

Organ weryfikujący skuteczność działania

1. Komisja może wyznaczyć w drodze aktu wykonawczego, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, niezależny i bezstronny organ weryfikujący skuteczność działania. Organ weryfikujący skuteczność działania nie ma żadnej funkcji regulacyjnej ani innych uprawnień decyzyjnych. Rola organu weryfikującego skuteczność działania ogranicza się do udzielania Komisji i państwowym władzom nadzorującym, na ich wniosek, porad i pomocy, w szczególności w odniesieniu do gromadzenia, badania, zatwierdzania i rozpowszechniania odpowiednich danych, jak również wdrażania systemu skuteczności działania określonego w art. 10–18 i systemu opłat określonego w art. 19–23.

Komisja i państwowe władze nadzorujące ponoszą odpowiedzialność za wykonywanie swoich zadań i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia. Komisja nadzoruje właściwe wykonywanie zadań przez organ weryfikujący skuteczność działania.

2. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o wyznaczeniu organu weryfikującego skuteczność działania na podstawie ust. 1, przyjmuje ona zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, szczegółowe zasady dotyczące w szczególności okresu, na który wyznacza się organ weryfikujący skuteczność działania, składu tego organu, procedur wyboru i

mianowania członków organu oraz okresu ich kadencji, w tym w stosownych przypadkach przewodniczącego organu, dodatków, wydatków i wynagrodzenia członków organu, zadań organu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i w jego granicach, a także szczegółowych sposobów finansowania działań organu. 

↓ 550/2004

~~Artykuł 9~~

~~Wyznaczenie instytucji zapewniających służby meteorologiczne~~

~~1. Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć instytucję zapewniającą służby meteorologiczne dla dostarczenia całości bądź części danych meteorologicznych na zasadzie wyłączności w całości lub części przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii, uwzględniając uwarunkowania bezpieczeństwa.~~
~~2. Państwa Członkowskie bezzwłocznie poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniającej służby meteorologiczne.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

Artykuł ~~10~~11

System skuteczności działania

⇒ 1.  W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i ⇒ [...] 
⇒ zarządzania siecią  w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ~~tworzy się~~ system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i ⇒ [...]  ⇒ zarządzania siecią  ⇒ stosuje się zgodnie z niniejszym artykułem oraz art. 11–18. ⇐ ~~Obejmuje on:~~

2. System skuteczności działania wdrażany jest w okresach odniesienia wynoszących co najmniej ⇒ [...]  ⇒ trzy  lata i maksymalnie pięć lat. System skuteczności działania obejmuje:

a) parametry docelowe skuteczności działania ⇒ w odniesieniu do trasowych służb żeglugi powietrznej  obowiązujące na obszarze całej ~~Wspólnoty~~  Unii  i odnoszące się do w kluczowych obszarach  skuteczności działania dotyczących  ~~w zakresie bezpieczeństwa~~, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej ⇒ na każdy okres odniesienia ⇐;

b) plany ~~krajowe~~  skuteczności działania  ~~lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~, zawierające ⇒ wiążące ⇐ parametry docelowe skuteczności działania, ~~zgodne parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty~~ ⇒ ⇒ i w stosownych przypadkach systemy zachęt  w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a) na każdy okres odniesienia ⇐; ~~oraz~~

c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania ~~służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych~~ ⇒ w kluczowych obszarach skuteczności działania ⇒ [...]  ⇒ wymienionych w lit. a), w świetle odpowiednich wskaźników bezpieczeństwa zdefiniowanych w koordynacji z Agencją.  ⇐.

⇒ [...]  2. Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, Komisja może wyznaczyć Eurocontrol lub inny bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ oceny

skuteczności działania". Rolą organu oceny skuteczności działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z państwowymi władzami nadzorującymi, oraz wspomaganie państwowych władz nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.

3. a) Komisja, po uwzględnieniu wkładu państwowych władz nadzorujących na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej, przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące dla całego obszaru Wspólnoty dla sieci zarządzania ruchem lotniczym.

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

e) Spójność celów krajowych lub celów na szczeblu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty jest oceniana przez Komisję na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w ust. 6 lit. d).

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jeden lub kilka celów krajowych lub dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia(-ją) kryteriów oceny, może ona postanowić, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2, o wydaniu zalecenia, aby zainteresowane państwowe władze nadzorujące zaproponowały zmienione parametry docelowe skuteczności działania. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie przyjmuje(-ą) zmienione parametry docelowe skuteczności działania oraz odpowiednie środki i podaje(-ą) je do wiadomości Komisji w wyznaczonym terminie.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że zmienione parametry docelowe skuteczności działania i odpowiednie środki nie są odpowiednie, może ona postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, że dane państwa członkowskie podejmą środki naprawcze.

Przedstawiając odpowiednie uzasadnienie, Komisja może ewentualnie dokonać przeglądu parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3.

d) 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 cele krajowe lub cele dotyczące funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej nie zostały osiągnięte, państwa członkowskie lub państwowe władze nadzorujące stosują odpowiednie określone przez nie środki. Pierwszy okres odniesienia obejmuje pierwsze trzy lata po przyjęciu przepisów wykonawczych, o których mowa w ust. 6.

e) Komisja dokonuje regularnych ocen osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania i przedstawia wyniki ocen Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

3. Do systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące procedury: ➡ [...] Ⓒ ➡ Podstawą systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1 i 2, są: Ⓒ

a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i ➡ [...] Ⓒ ➡ zarządzania siecią Ⓒ udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym: instytucje zapewniające służby

żegluga powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów lotnisk, państwowe władze nadzorujące, ⇒ właściwe organy krajowe, ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ i inne organy krajowe ⇐ ⇒, Agencję, menedżera sieci ⇐ i Eurocontrol;

↓ nowy

- b) kluczowe wskaźniki skuteczności działania na potrzeby ustalania docelowych parametrów w kluczowych obszarach skuteczności działania ⇒ [...] ⇐ ⇒, o których mowa w ust. 2 lit. a) ⇐ ;
- ⇒ c) ⇐ wskaźniki do monitorowania skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania ⇒ [...] ⇐ ⇒ o których mowa w ust. 2 lit. a), i odpowiednie wskaźniki bezpieczeństwa zdefiniowane w koordynacji z Agencją; ⇐
- cc) ⇒ metodyka obliczania wartości cząstkowych ⇐ ;
- ⇒ [...] ⇐ ⇒ zasady ustanawiania ⇐ planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania służb żegluga powietrznej oraz ⇒ [...] ⇐ ⇒ zarządzania siecią, a także treść takich planów ⇐ ;
- e) ocena projektów planów skuteczności działania i docelowych parametrów dla służb żegluga powietrznej i ⇒ [...] ⇐ ⇒ zarządzania siecią ⇐ ;
- f) monitorowanie planów skuteczności działania, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania dotyczących korekty planów skuteczności działania i parametrów docelowych oraz korekty ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia;
- g) ⇒ w stosownych przypadkach ⇐ – analiza porównawcza instytucji zapewniających służby żegluga powietrznej;
- ⇒ h ⇐) systemy zachęt, obejmujące ⇒ zarówno pozytywne, jak i ⇐ zniechęcające bodźce finansowe stosowane w przypadkach, gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ⇒ przekroczy odpowiednie wiążące parametry docelowe skuteczności działania dla instytucji zapewniających służby żegluga powietrznej lub nie osiągnie tych parametrów ⇐ ⇒ [...] ⇐ w okresie odniesienia ⇒ [...] ⇐ ⇒ chyba że brak osiągnięcia parametrów lub ich przekroczenie wynika z przyczyn niezależnych od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ⇐ ⇒ [...] ⇐
- (i) mechanizmy podziału ryzyka w odniesieniu do ruchu i kosztów;
- j) harmonogram ustalania parametrów docelowych, oceny planów skuteczności działania i parametrów docelowych, monitorowania i analizy porównawczej;
- ⇒ [...] ⇐
- ⇒ l) ⇐ mechanizmy mające na celu reagowanie na nieprzewidziane i znaczące zdarzenia, które mają istotny wpływ na wdrażanie systemów skuteczności działania i opłat.
- ⇒ Przy ustalaniu parametrów docelowych skuteczności działania zawartych w planach skuteczności działania, przy przygotowywaniu i ocenie projektów planów skuteczności działania, w tym przy podziale kosztów między służby, a także przy monitorowaniu i analizie porównawczej skuteczności działania służb żegluga powietrznej i zarządzaniu siecią uwzględnia się wpływ uwarunkowań lokalnych, a także czynniki pozostające poza kontrolą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. ⇐

Artykuł 11

Ustanowienie ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania

☞ [...] ☞ Zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, i zgodnie z ust. 2–3 niniejszego artykułu ☞ Komisja przyjmuje ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej ☞ [...] ☞ w kluczowych obszarach skuteczności działania ☞ [...] ☞, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), ☞ na każdy okres odniesienia, ☞ [...] ☞ określa czas trwania takiego okresu ☞. W połączeniu z ☞ tymi ☞ ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania Komisja może określić uzupełniające wartości bazowe, ☞ progi alarmowe ☞, wartości cząstkowe ☞ [...] ☞ i ☞ grupy odniesienia, aby umożliwić ocenę i zatwierdzanie projektów planów skuteczności działania zgodnie z kryteriami, o których mowa w art. 13 ust. 3 ☞ i 3a, i zgodnie z art. 13a ☞.

2. Ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania, o których mowa w ust. 1, określa się na podstawie następujących zasadniczych kryteriów:

a) powinny ☞ [...] ☞ one ☞ dążyć ☞ do stopniowej ☞ [...] ☞ poprawy wyników ☞ środowiskowych, ☞ operacyjnych i gospodarczych służb żeglugi powietrznej;

☞ b) ☞ powinny być realistyczne i osiągalne w danym okresie odniesienia, ☞ [...] ☞ umożliwiające skuteczne, zrównoważone i odporne zapewnianie służb żeglugi powietrznej ☞, a jednocześnie powinny wspierać długoterminowe zmiany strukturalne i technologiczne ☞;

☞ c) powinny uwzględniać kontekst gospodarczy i operacyjny okresu odniesienia, w tym prognozy ruchu i dane operacyjne, a także współzależności pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), a potrzebą osiągnięcia celów środowiskowych UE; ☞

d) powinny uwzględniać wskaźniki bezpieczeństwa, o których mowa w ☞ art. 10 ust. 2 lit. c). ☞

3. Do celów przygotowania decyzji w sprawie ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania Komisja ☞ konsultuje się z organami krajowymi, Eurocontrole i stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i ☞ zbiera od ☞ [...] ☞ ☞ nich ☞ wszelkie niezbędne informacje ☞ oraz może zasięgnąć ☞ ☞ [...] ☞ opinii ☞ organu weryfikującego skuteczność działania, w przypadku gdy wyznaczono taki organ zgodnie z art. 9b ☞.

☞ [...] ☞

Artykuł 13

Plany skuteczności działania i parametry docelowe skuteczności działania dla ☞ [...] ☞ służb żeglugi powietrznej ☞ [...] ☞

☞ [...] ☞ ☞ Państwa członkowskie ☞ przyjmują na każdy okres odniesienia ☞, indywidualnie lub grupowo, na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ☞ ☞ [...] ☞ ☞ projekt planu ☞ skuteczności działania ☞ przygotowany przez państwową władzę nadzorującą, w stosownych przypadkach z wykorzystaniem informacji od innych organów krajowych, w szczególności na podstawie informacji od wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego ☞ w odniesieniu do wszystkich ☞ [...] ☞ służb żeglugi powietrznej, które zapewniają oraz, w stosownych przypadkach, które zamówiły u innych instytucji.

☞ [...] ☞ ☞ Projekt planu ☞ skuteczności działania przyjmuje się po ustaleniu ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania i przed rozpoczęciem danego okresu odniesienia.

☞ Zawierają one ☞

☞ 1a. Przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia każda państwowa władza nadzorująca określa kryteria podziału kosztów wspólnych dla trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej między obie kategorie służb, z uwzględnieniem zasady powiązania opłat z kosztami. Uwzględnia te informacje w projekcie planu skuteczności działania. Państwowa władza nadzorująca zapewnia zgodność podstawy kosztowej opłat z tymi kryteriami i z wymogami art. 20. ☞

☞ 1b. Na każdy okres odniesienia państwowa władza nadzorująca określa i uwzględnia w projekcie planu skuteczności działania ☞ parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania ☞, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), ☞☞ [...] ☞ spójne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania ☞ oraz parametry docelowe skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej. ☞ Projekty planów skuteczności działania uwzględniają centralny plan zarządzania ruchem lotniczym w Europie ☞ i współzależności pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), oraz potrzebę spełnienia odpowiednich wymogów UE dotyczących bezpieczeństwa i potrzebę osiągnięcia celów środowiskowych UE ☞☞ [...] ☞

2. ☞ [...] ☞ ☞ Projekt planu ☞ skuteczności działania ☞ [...] ☞, o ☞ [...] ☞ ☞ którym ☞ mowa w ust. 1, zawiera odpowiednie informacje ☞, w szczególności prognozy ruchu i dane operacyjne ☞, przekazane przez ☞ Eurocontrol i ☞ menedżera sieci ☞ lub źródła lokalne, stosownie do przypadku. ☞ ☞ [...] ☞

W ramach przygotowania projektu planu skuteczności działania ☞ państwowa władza nadzorująca konsultuje ☞ się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, z władzami wojskowymi, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych ☞, a także z właściwym organem krajowym ☞ [...] ☞ ☞ w przypadku gdy państwowa władza nadzorująca i właściwy organ krajowy to dwa odrębne podmioty. ☞

Weryfikuje się zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

☞ [...] ☞

Spójność parametrów docelowych skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej ☞ włączanych do projektu planu skuteczności działania ☞ z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania stwierdza się ☞ poprzez uwzględnienie uwarunkowań lokalnych i współzależności pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), a bezpieczeństwem i ☞ na podstawie ☞ wszystkich lub części ☞ następujących kryteriów:

- a) w przypadku gdy w powiązaniu z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania określono wartości cząstkowe – porównanie parametrów docelowych skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania z tymi wartościami cząstkowymi;
- b) ocena poprawy skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania oraz dodatkowo w łącznym okresie obejmującym zarówno poprzedni okres odniesienia, jak i okres odniesienia objęty planem skuteczności działania;
- c) porównanie planowanego poziomu skuteczności działania danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ☞ [...] ☞ ☞ w obrębie odpowiedniej ☞ grupy odniesienia.

Ocena spójności parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej nie ☞ obejmuje kosztów, o których mowa w art. 20 ust. 3 lit. b), d) i e). ☞

3 ☞ a ☞. Ponadto ☞ przyjęty ☞ projekt planu skuteczności działania musi spełniać następujące warunki:

- ☞ a) ☞ główne założenia, zastosowane jako podstawa ustalania parametrów docelowych i środków służących ich osiągnięciu w okresie odniesienia, w tym wartości bazowe, prognozy ruchu i przyjęte założenia ekonomiczne, muszą ☞ w momencie przygotowywania planu skuteczności działania ☞ być dokładne, adekwatne i spójne;
- b) ☞ przyjęty ☞ projekt planu skuteczności działania musi być kompletny pod względem danych i materiałów pomocniczych;
- c) podstawa kosztowa opłat musi być zgodna z art. 20.

☞ [...] ☞

➤ 3b. Przyjęte projekty planów skuteczności działania podaje się do wiadomości publicznej, bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych ☹.

➤ [...] ☹

➤ *Artykuł 13a* ☹

➤ **Ocena parametrów docelowych skuteczności działania** ☹

➤ 1. Komisja ocenia parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej i przyjęte projekty planów skuteczności działania, o których mowa w art. 13, ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ 7. Agencja pełniąca funkcję organu weryfikującego skuteczność działania ocenia parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej oraz plany skuteczności działania ☹

➤ zgodnie z kryteriami i warunkami określonymi ☹

w ust. 3. ➤ w art. 13 ust. 3 i 3a. ☹ ➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹ W przypadku gdy ➤ nie można stwierdzić spójności parametrów docelowych ☹ ➤ [...] ☹ skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej ➤ [...] ☹ z ogólnounijnymi parametrami docelowymi ➤ [...] ☹ ➤ na podstawie kryteriów określonych w art. 13 ust. 3, Komisja ocenia, czy odejście od tych kryteriów można uzasadnić uwarunkowaniami lokalnymi lub współzależnościami między kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), w świetle informacji przedstawionych w projektach planów skuteczności działania i w świetle względów bezpieczeństwa. Jeśli tak jest, parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej uznaje się za spójne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi. ☹

➤ Komisja może zezwolić na odchylenie parametrów docelowych skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej od ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania w odniesieniu do kluczowych obszarów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej lub przepustowości, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia spójności parametrów docelowych skuteczności działania dla tych służb z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego środowiska. ☹

➤ Ponadto dopuszcza się odchylenia w celu umożliwienia zgodności z odpowiednimi wymogami bezpieczeństwa UE określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie. ☹

➤ 3. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że przyjęty projekt planu skuteczności działania spełnia kryteria i warunki określone w art. 13 ust. 3 i 3a w związku z ust. 2 niniejszego artykułu, zatwierdza go zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3. ☹

➤ 4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że istnieją wątpliwości co do zgodności projektu planu skuteczności działania z kryteriami i warunkami określonymi w art. 13 ust. 3 i 3a w związku z ust. 2 niniejszego artykułu, wszczyna szczegółową analizę tego projektu planu skuteczności działania i w razie potrzeby zwraca się do zainteresowanego państwa członkowskiego o dodatkowe informacje. ☹

➤ 5. W przypadku gdy po przeprowadzeniu szczegółowej analizy Komisja stwierdzi, że projekt planu skuteczności działania spełnia kryteria i warunki określone w art. 13 ust. 3 i 3a w związku z

ust. 2 niniejszego artykułu, zatwierdza go zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3. ☞

☞ W przypadku gdy Komisja stwierdzi jednak, że projekt planu skuteczności działania nie jest zgodny z tymi kryteriami i warunkami, przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, decyzję określającą środki naprawcze, które dane państwo(-a) członkowskie ma(-ją) podjąć. ☞

☞ Zainteresowane państwo(-a) członkowskie informuje(-ją) Komisję o środkach, które podjęło(-y) na podstawie tej decyzji, a także o informacjach wykazujących, że środki te są zgodne z tą decyzją. ☞

☞ W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że środki te są wystarczające do zapewnienia zgodności z jej decyzją, powiadamia o tym zainteresowane państwo(-a) członkowskie i zatwierdza projekt planu skuteczności działania zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3. ☞

☞ W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że środki te nie są wystarczające do zapewnienia zgodności z tą decyzją, powiadamia o tym zainteresowane państwo członkowskie i w stosownych przypadkach podejmuje działania w celu zaradzenia niezgodności, w tym poprzez działania przewidziane w art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

6. Projekty planów skuteczności działania zatwierdzone przez ☞ [...] ☞ ☞ Komisję zgodnie z niniejszym artykułem ☞ są przyjmowane przez ☞ [...] ☞ ☞ państwa członkowskie ☞ jako plany ostateczne i podawane do wiadomości publicznej ☞, bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych ☞.

☞ [...] ☞

☞ Artykuł 13b ☞

☞ Monitorowanie skuteczności działania ☞

☞ 1. Państwowa władza nadzorująca we współpracy z właściwym organem krajowym, w przypadku gdy jest to odrębny podmiot, ocenia, czy służby żeglugi powietrznej zapewniane w przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności spełniają parametry docelowe skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania zatwierdzonych zgodnie z art. 13a, czy plany te są prawidłowo wdrażane oraz czy należy zastosować pozytywne czy negatywne zachęty wynikające z systemów, o których mowa w art. 10 ust. 3 lit. h). ☞

2. ☞ Państwowa władza nadzorująca ☞ regularnie sporządza sprawozdania z monitorowania skuteczności działania ☞ [...] ☞ służb żeglugi powietrznej ☞ [...] ☞ ☞ zapewnianych przez wyznaczone instytucje zapewniające ☞ służby ruchu lotniczego i ☞ [...] ☞ ☞ podaje ☞ wyniki tych ocen do wiadomości publicznej ☞ bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych. ☞

☞ [...] ☞ ☞ Wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego dostarczają ☞ informacje i dane niezbędne do ☞ takiego ☞ monitorowania ☞ [...] ☞ Obejmują one informacje i dane dotyczące kosztów rzeczywistych ☞ [...] ☞ ☞ zapewnianych służb i, w stosownych przypadkach, bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych, dane dotyczące kosztów rzeczywistych służb zamówionych u innych instytucji zapewniających służby ☞.

☞ 2a. ☞ W przypadku nieosiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania ☞ zawartych w planach skuteczności działania ☞ lub nieprawidłowego wdrożenia planu skuteczności działania, ☞ [...] ☞ ☞ państwowa władza nadzorująca ocenia, czy wynika to ze względów bezpieczeństwa lub z czynników zewnętrznych znajdujących się poza kontrolą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. W szczególności państwowa władza nadzorująca ocenia wpływ wszelkich szkodliwych skutków środków przyjętych w celu poprawy ogólnego funkcjonowania sieci na faktyczną skuteczność działania danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. W

przypadku gdy niezadowolająca skuteczność działania nie może zostać uzasadniona względami bezpieczeństwa lub czynnikami zewnętrznymi, państwowa władza nadzorująca zobowiązuje instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do wdrożenia [...] środków naprawczych.

➔ [...] ➔

➔ [...] ➔ ➔ [...] ➔

➔ [...] ➔

➔ 2b. Zachęty finansowe i zniechęcające bodźce finansowe uwzględniają pogorszenie jakości służb i są proporcjonalne do wielkości różnicy między osiąganymi parametrami skuteczności działania a parametrami docelowymi skuteczności działania określonymi w zatwierdzonych planach skuteczności działania. ➔

➔ Zachęty finansowe i zniechęcające bodźce finansowe mogą być stosowane wyłącznie w przypadku, gdy zbyt wysokie lub zbyt niskie parametry skuteczności działania można przypisać danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Takie czynniki zniechęcające nie mogą wpływać na rentowność tej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ani na bezpieczeństwo i jakość zapewnianych służb. ➔

➔ 3. Komisja dokonuje regularnych ocen osiągnięcia ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania i przedstawia wyniki ocen komitetowi, o którym mowa w art. 37 ust. 1. ➔

➔ [...] ➔

➔ [...] ➔

Artykuł 16

Plan skuteczności działania sieci

1. Menedżer sieci sporządza na każdy okres odniesienia ➔, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, o którym mowa w art. 27 ust. 7, ➔ projekt planu skuteczności działania sieci ➔ [...] ➔

Projekt planu skuteczności działania sieci sporządza się po ustanowieniu ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania i przed rozpoczęciem danego okresu odniesienia. Zawiera on parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania ➔ [...] ➔ ➔, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a). ➔

2. Projekt planu skuteczności działania sieci przedkłada się ➔ [...] ➔ Komisji ➔ do oceny i przyjęcia ➔.

2 ➔ a. ➔ ➔ [...] ➔ ➔ Komisja ocenia projekt ➔ planu skuteczności działania sieci w oparciu o następujące kryteria podstawowe:

➔ a ➔) analizę poprawy skuteczności działania podczas okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania oraz ➔ [...] ➔ w przedziale czasowym obejmującym zarówno poprzedni okres odniesienia, jak i okres odniesienia objęty planem skuteczności działania ➔, a także wkład w osiągnięcie ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania ➔ ;

b) kompletność ➤ i spójność ☹ projektu planu skuteczności działania sieci pod względem danych i materiałów pomocniczych ➤ , w tym głównych przyjętych założeń i prognoz ruchu ☹ .
2 ➤ b ☹ . W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że projekt planu skuteczności działania sieci jest kompletny i przewiduje odpowiednią poprawę skuteczności działania, przyjmuje projekt planu skuteczności działania sieci jako plan ostateczny. W przeciwnym razie Komisja może zwrócić się do menedżera sieci o przedłożenie skorygowanego projektu planu skuteczności działania sieci.

Artykuł 17

Korekta parametrów docelowych skuteczności działania i planów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia

1. W przypadku gdy w trakcie okresu odniesienia ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania przestają być adekwatne z powodu znaczącej zmiany okoliczności ➤ lub ze względów bezpieczeństwa ☹ i korekta ➤ jednego lub kilku ☹ parametrów docelowych jest konieczna i proporcjonalna, Komisja dokonuje korekty przedmiotowych ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania. Do takiej decyzji zastosowanie ma art. 11. ➤ [...] ☹

➤ W przypadku gdy po takiej korekcie parametry docelowe skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania przyjętych na podstawie art. 13a ust. 6 nie są już spójne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, państwa członkowskie dokonują korekty tych planów względem odnośnych parametrów docelowych skuteczności działania. Do korekty tych planów stosuje się art. 13 i 13a. Do celów niniejszego akapitu konsultacje, o których mowa w art. 13 ust. 2, mogą ograniczać się do tych parametrów docelowych skuteczności działania i tych części projektów planów skuteczności działania, na które korekta ta ma bezpośredni lub pośredni wpływ. Po dokonaniu korekty, o której mowa w akapicie pierwszym, menedżer sieci sporządza nowy projekt planu skuteczności działania sieci. Do przyjęcia tego nowego planu stosuje się art. 16. ☹

➤ [...] ☹ Decyzja w sprawie skorygowanych ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania, o której mowa w ust. 1, zawiera przepisy przejściowe na okres do rozpoczęcia stosowania ostatecznych ➤ skorygowanych ☹ planów skuteczności działania ➤ [...] ☹ ➤ Skorygowane ogólnounijne parametry docelowe i przepisy przejściowe nie są stosowane z mocą wsteczną. ☹

➤ 2a. W przypadku sytuacji kryzysowej w sieci, która to sytuacja uniemożliwia publikowanie wiarygodnych prognoz ruchu, przepisy przejściowe, o których mowa w ust. 2, mogą obejmować zawieszenie systemu skuteczności działania do czasu, gdy dostępne będą nowe wiarygodne prognozy. W takim przypadku w decyzji, o której mowa w ust. 1, Komisja określa odpowiednie warunki, obejmujące niezbędne zmiany mających zastosowanie opłat. ☹

➤ [...] ☹ ➤ Państwa członkowskie mogą dokonać korekty ☹ jednego lub kilku parametrów docelowych skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia ➤ [...] ☹ , jeżeli parametry sięgną progów alarmowych lub gdy ➤ [...] ☹ ➤ zostanie wykazane ☹ , że pierwotne dane, założenia i przesłanki użyte do ustalenia parametrów docelowych skuteczności działania w znacznym stopniu i na trwałe przestały być dokładne z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania.

➤ [...] ☹ ➤ W takim przypadku państwa członkowskie korygują plany skuteczności działania względem odnośnych parametrów docelowych zgodnie z procedurami określonymi w art. 13 i 13a. Do celów niniejszego ustępu konsultacje, o których mowa w art. 13 ust. 2, mogą ograniczać się do tych parametrów docelowych skuteczności działania i tych części planów skuteczności działania, na które korekta ta ma bezpośredni lub pośredni wpływ. ☹

Artykuł 18

Wdrożenie systemu skuteczności działania

W celu wdrożenia systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, szczególne wymogi i procedury w odniesieniu do art. 10 ust. 3, art. 11, [...] 13, 13a, 13b [...] 16 i 17, w szczególności w odniesieniu do [...] przygotowania, oceny, zatwierdzenia i korekty [...] planów skuteczności działania, ustalania parametrów docelowych skuteczności działania, [...] monitorowania skuteczności działania [...] metodyki analizy porównawczej, systemów zachęt, nakładania środków naprawczych oraz harmonogramów w odniesieniu do wszystkich procedur. [...]

↓ 1070/2009 art. 1.

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

e) ustanowienie parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej;

6. W odniesieniu do szczegółowego funkcjonowania systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2011 r. i zgodnie z odpowiednim harmonogramem w celu dotrzymania terminów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu przepisy wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3. Przepisy wykonawcze obejmują:

e) kryteria przygotowania przez państwowe władze nadzorujące krajowych lub dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej planów skuteczności zawierających krajowe lub dotyczące funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:

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

(ii) określają wszystkie składniki kosztów krajowej lub dotyczącej funkcyjnego bloku przestrzeni powietrznej podstawy kosztowej;

(iii) obejmują wiążące parametry docelowe skuteczności działania spójne z parametrami docelowymi ustanowionymi dla całego obszaru Wspólnoty; d) ocena krajowych lub dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego lub planu dotyczącego funkcyjnego bloku przestrzeni powietrznej; oraz

e) kontrola planów krajowych lub planów dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania. d) kryteria pozwalające ocenić spójność w okresie odniesienia celów krajowych lub dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;

e) ogólne zasady opracowywania systemów zachęt przez państwa członkowskie;

- ~~f) zasady stosowania mechanizmu przejściowego niezbędnego dostosowania do funkcjonowania systemów skuteczności działania, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia przepisów wykonawczych.”;~~
~~b) okres odniesienia i odstępy czasowe, w których przeprowadzana jest ocena osiągania parametrów docelowych skuteczności działania oraz w których ustanawia się nowe parametry;~~
~~a) treść i harmonogram procedur, o których mowa w ust. 4;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5

~~5. Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę, że służby trasowe, służby terminalowe i funkcje sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.~~

↓ 550/2004 (dostosowany)

~~ROZDZIAŁ III~~

~~SCHEMATY OPŁAT~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 8

~~Artykuł 14~~

~~Informacje ogólne~~

~~Zgodnie z wymogami określonymi w art. 15 i 16 system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczyni się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczyni 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”;~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 9 (dostosowany)

~~Artykuł 1945~~

~~Zasady ☒ dotyczące systemu opłat ☒~~

↓ nowy

🔄 Rada

1. Bez uszczerbku dla możliwości finansowania przez państwa członkowskie zapewniania służb ☐ [...] ☐ ☐ żeglugi powietrznej ☐ objętych niniejszym artykułem ze środków publicznych, opłaty za służby żeglugi powietrznej są ustalane, nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej i od nich egzekwowane ☐ zgodnie z art. 15 konwencji chicagowskiej i z niniejszym artykułem oraz z

art. 20–22, a także z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 23. System opłat ustanowiony na mocy niniejszego artykułu oraz art. 20–22 jest spójny z systemem opłat trasowych ustanowionym przez Eurocontrol, w szczególności z zasadami Eurocontrolu dotyczącymi ustalania podstawy kosztowej opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych. ☐

2. Opłaty oparte są na kosztach ponoszonych przez instytucje zapewniające służby ☐ [...] ☐ ☐ żeglugi powietrznej poniesione ☐ w odniesieniu do ☐ zapewniania ☐ służb i funkcji ☐ [...] ☐ ☐ udostępnionych użytkownikom przestrzeni powietrznej lub ☐ na ☐ ich ☐ rzecz ☐ [...] ☐ w stałych okresach odniesienia określonych w art. 10 ust. 2. Koszty te mogą obejmować uzasadniony zwrot z aktywów ☐ [...] ☐. ☐ [...] ☐ Opłaty przyczyniają się do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej ☐ [...] ☐, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko.

☐ [...] ☐

5. Przychodów ☐ instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej ☐ z tytułu opłat nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej zgodnie z niniejszym artykułem nie można wykorzystywać do finansowania usług ☐, które ta instytucja ☐ [...] ☐ ☐ świadczy ☐ na warunkach rynkowych zgodnie z art. 8 ☐, ani w celu finansowania jakiejkolwiek innej działalności komercyjnej wykonywanej przez tę instytucję ☐.

☐ [...] ☐ Dane finansowe dotyczące ustalonych ☐ [...] ☐ ☐ i ☐ rzeczywistych kosztów ☐ [...] ☐ wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego zgłasza się państwowym władzom nadzorującym ☐ [...] ☐.

Artykuł 20

Podstawy kosztowe opłat

1. Podstawy kosztowe opłat za ☐ [...] ☐ służby żeglugi powietrznej składają się z ustalonych kosztów ☐, określonych w planach skuteczności działania przyjętych zgodnie z art. 13a ust. 6 ☐, związanych z zapewnianiem tych służb w danej strefie pobierania opłat trasowych i ☐ danej ☐ strefie pobierania opłat terminalowych ☐ [...] ☐

2. Ustalone koszty, o których mowa w ust. 1, obejmują koszty odpowiednich obiektów i służb, ☐ [...] ☐ ☐ koszty ☐ ☐ [...] ☐ ☐ kapitału ☐ i z tytułu amortyzacji aktywów, jak również koszty utrzymania, eksploatacji, zarządzania i administracji ☐ oraz inne koszty dotyczące personelu ☐.

3. Ustalone koszty, o których mowa w ust. 1, obejmują również następujące koszty:

☐ [...] ☐

☐ [...] ☐ koszty ☐ [...] ☐ w związku z nadzorem nad ☐ służbami żeglugi powietrznej ponoszone ☐ ☐ [...] ☐ przez państwowe władze ☐ [...] ☐ ☐ właściwe organy krajowe i inne władze krajowe, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi ☐;

☐ [...] ☐ koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby ☐ [...] ☐ ☐ żeglugi powietrznej ☐ w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej ☐ [...] ☐ ☐, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi; ☐

☐ d) koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w związku z funkcjami sieciowymi, w szczególności w związku ze współpracą z menedżerem sieci, oraz innymi funkcjami opisanymi w art. 2 pkt 9; ☐

e) koszty wynikające z ☐ Międzynarodowej konwencji Eurocontrol, odnoszącej się do współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej z dnia 13 grudnia 1960 r., z najnowszymi zmianami, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi. ☐

4. Ustalone koszty nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie ☐ [...] ☐.

5. [...] Koszty powiązane zarówno z terminalowymi służbami żeglugi powietrznej, jak i trasowymi służbami żeglugi powietrznej przypisuje się w oparciu o kryteria określone przez państwową władzę nadzorującą zgodnie z art. 13 ust. 1a. Nie zezwala się na finansowanie skrośne między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej. [...] Na finansowanie skrośne między różnymi służbami żeglugi powietrznej w [...] obszarze każdej z dwóch powyższych kategorii zezwala się wyłącznie w przypadkach, gdy jest to uzasadnione obiektywnymi przyczynami i przejrzystości określone zgodnie z art. 25 ust. 3.

6. Wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego przekazują szczegółowe informacje na temat swojej podstawy kosztowej [...] państwowej władzy nadzorującej i Komisji. W tym celu koszty dzieli się [...] z rozróżnieniem kosztów personelu, kosztów operacyjnych innych niż koszty personelu, kosztów amortyzacji, kosztów kapitału, kosztów [...] o których mowa w art. 20 ust. 3, [...] oraz kosztów nadzwyczajnych.

Artykuł 21

[...] Strefy pobierania opłat i [...] stawki [...] jednostkowe

1. Stawki jednostkowe ustala się na rok kalendarzowy i dla każdej strefy pobierania opłat na podstawie ustalonych kosztów i prognoz ruchu określonych w planach skuteczności działania, a także mających zastosowanie dostosowań wynikających z poprzednich lat i innych dochodów.

1a. Bez uszczerbku dla art. 20 ust. 5 akapit pierwszy państwa członkowskie określają, przed rozpoczęciem okresu odniesienia, strefy pobierania opłat dla służb żeglugi powietrznej i określają instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego objęte zakresem każdej strefy pobierania opłat. Komisja, w drodze aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, określa warunki, na jakich państwa członkowskie mogą zmienić lub ustanowić nową strefę pobierania opłat terminalowych w okresie odniesienia.

2. Stawki jednostkowe ustalane są przez [...] państwa członkowskie i podlegają sprawdzeniu przez [...] Komisję pod kątem zgodności z art. 19, art. 20 i z niniejszym artykułem. W przypadku stwierdzenia przez [...] Komisję, że stawka jednostkowa nie spełnia tych wymogów, [...] zainteresowane państwo członkowskie dokonuje weryfikacji stawki jednostkowej i odpowiednio ją koryguje. [...]

Artykuł 22

Ustalanie opłat

1. Opłaty nakładane są – na niedyskryminacyjnych warunkach – na użytkowników przestrzeni powietrznej za zapewnianie służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem relatywnej zdolności eksploatacyjnej poszczególnych typów statków powietrznych. Przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość ani kategorie użytkowników.

2. Opłatę [...] trasową za [...] służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat trasowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla danej strefy pobierania opłat trasowych oraz liczby trasowych jednostek usługowych dla tego lotu. [...]

3. Opłatę [...] terminalową za [...] służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat terminalowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz liczby terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu. Do celów obliczania opłat [...] terminalowych za [...] służby żeglugi powietrznej podejście i odlot danego lotu liczy się jako jeden lot. [...]

4. Dopuszczalne jest zwolnienie z opłat za służby żeglugi powietrznej niektórych użytkowników przestrzeni powietrznej ~~o~~ lub niektórych lotów ~~o~~, w szczególności ~~o~~ tych wykorzystujących lub wykonywanych przez ~~o~~ operatorów lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, pod warunkiem że kosztu tego zwolnienia nie przenosi się na innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

~~o~~ 5 ~~o~~. Opłaty ~~o~~ [...] ~~o~~ mogą być ~~o~~ modulowane w taki sposób, aby zachęcić instytucje zapewniające służby ~~o~~ [...] ~~o~~ ruchu lotniczego ~~o~~ i użytkowników przestrzeni powietrznej do poprawy efektywności środowiskowej lub jakości usług, tj. ~~o~~ stosowania najbardziej paliwooszczędnego przebiegu tras, ~~o~~ zwiększenia wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych, zwiększenia przepustowości, ograniczenia opóźnień i zrównoważonego rozwoju, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa, w szczególności na potrzeby wdrażania centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Modulacja polega na rabatach lub dodatkowych obciążeniach finansowych i jest neutralna pod względem dochodów dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

~~o~~ 5a. Komisja, w porozumieniu z państwami członkowskimi, instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego i użytkownikami przestrzeni powietrznej, przeprowadza studium wykonalności dotyczące wpływu modulacji opłat na ruch lotniczy i zainteresowane strony, w tym na tory lotu, przepustowość, skład floty i koszty użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również na mechanizmy zapewniające neutralność dochodów instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego. ~~o~~

Artykuł 23

Wdrażanie systemu opłat

W celu wdrożenia systemu opłat Komisja przyjmuje ~~o~~ w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, ~~o~~ szczegółowe wymogi i procedury w odniesieniu do art. 19, 20, 21 i 22, w szczególności w odniesieniu do podstaw kosztowych i ustalonych kosztów, ustalania stawek jednostkowych ~~o~~ [...] ~~o~~ i mechanizmów podziału ryzyka oraz modulacji opłat. ~~o~~ [...] ~~o~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 9

~~a) 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. Ustalone koszty są kosztami ustalonymi przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcyjnego bloku przestrzeni powietrznej na początku okresu odniesienia dla każdego roku kalendarzowego w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia ramowego, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim dostosowaniu przy zastosowaniu odpowiednich mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11 rozporządzenia ramowego;~~

~~b) 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. Mogą one również obejmować koszty ponoszone przez państwowe władze nadzorujące lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucje zapewniające służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 9 rozporządzenia ramowego ani żadnych środków naprawczych nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 rozporządzenia ramowego;~~

~~e) w odniesieniu do funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych;~~

~~d) koszt różnych służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. 12 ust. 3;~~

~~e) zakazane jest wzajemne subsydiowanie 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 wzajemne subsydiowanie pomiędzy różnymi służbami żeglugi powietrznej w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane;~~

~~f) 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 państwowymi władzami nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrol.~~

~~3. Ustalając opłaty zgodnie z ust. 2, 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 lub mogą być ustalane na ustanowionych przez państwa członkowskie warunkach określających maksymalną wysokość stawki jednostkowej lub rocznego przychodu przez okres nie dłuższy niż pięć lat;~~

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

~~4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

Artykuł 15

Ocena zgodności

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 14 i 15. 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, które uznają, że przepisy określone w art. 14 i 15 nie są poprawnie stosowane, bądź z własnej inicjatywy, Komisja przeprowadza dochodzenie w sprawie domniemania braku zgodności bądź niezastosowania odpowiednich przepisów. Z zastrzeżeniem postanowień art. 18 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 oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zgodnie z procedurą doradcą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja podejmuje decyzję w sprawie stosowania art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia oraz możliwości kontynuowania kwestionowanych działań.

3. Komisja kieruje swoją decyzję do państw członkowskich oraz informuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jej to prawnie dotyczy. Każde państwo członkowskie może w ciągu miesiąca przekazać ww. decyzję do rozpatrzenia Radzie. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca.

↓ nowy

→ Rada

Artykuł 24

Przegląd zgodności z systemami skuteczności działania i opłat

1. Komisja regularnie analizuje, czy [...] państwa członkowskie, w szczególności państwowe władze nadzorujące, przestrzegają art. 10–17 i 19–22 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 18 i 23. Komisja działa w porozumieniu z [...] organem weryfikującym skuteczność działania, jeżeli wyznaczono taki organ zgodnie z art. 9b, oraz z państwowymi władzami nadzorującymi.

2. W przypadku istnienia przesłanek niezgodności z przepisami, o których mowa w ust. 1, Komisja [...] może wsząć dochodzenie [...]. Komisja kończy dochodzenie w terminie czterech miesięcy [...] po wysłuchaniu zainteresowanego państwa członkowskiego i zainteresowanych państwowych władz nadzorujących. [...]

3. Bez uszczerbku dla art. 41 ust. 1 [...] Komisja udostępnia wyniki dochodzenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu i, w stosownych przypadkach, zainteresowanej instytucji zapewniającej służby ruchu lotnicznego [...] 3. Komisja może wydać opinię, w której stwierdza, czy [...] to państwo członkowskie zastosowało się do art. 10–17 i 19–22 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 18 i 23 [...] Przekazuje tę opinię zainteresowanemu państwu członkowskiemu [...]

↓ 550/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

Artykuł ~~2542~~

Przejrzystość ksiąg rachunkowych ☒ instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej ☒

1. Niezależnie od systemu własności lub ~~formy~~ ☒ struktury ☒ prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ⇒ co roku ⇐ sporządzają, ~~przedstawiają do oceny i publikują~~ swoje sprawozdania finansowe. ~~Będą~~ one zgodne z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi przez ~~Wspólnotę~~ ☒ Unię ☒. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby ☒ żeglugi powietrznej ☒ instytucja ta ~~podjmie próby osiągnięcia takiej~~ ☒ osiąga tę ☒ zgodność ~~we wszystkich przypadkach~~ w maksymalnym możliwym zakresie. ~~2. We wszystkich przypadkach~~ Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej opublikuje roczny raport i będzie regularnie poddawana niezależnemu audytowi ☒ w odniesieniu do ksiąg rachunkowych, o których mowa w niniejszym ustępie ☒ .

↓ nowy

⇒ Rada

2. Państwowe władze nadzorujące ⇒ [...] ⇐ mają prawo dostępu do ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej nadzorowanych przez siebie instytucji. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyznaniu dostępu do tych ksiąg rachunkowych ⇒ [...] ⇐ ⇒ państwowym władzom nadzorującym innych państw członkowskich ⇐ .

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 7 (dostosowany)

⇒ nowy

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, ~~w przypadku zapewniania większej liczby~~ ⇒, w swojej wewnętrznej księgowości, prowadzą odrębną rachunkowość w odniesieniu do każdej służby żeglugi powietrznej, ⇐ ~~określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze~~ służbami żeglugi powietrznej ~~w rozbiegu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej,~~ określonym w art. 14, oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były ~~zapewniane jako~~ ☒ realizowane przez ☒ ~~oddzielne przedsięwzięcia~~ ☒ odrębne przedsiębiorstwa ☒ ⇒, w celu uniknięcia dyskryminacji, finansowania skrośnego i zakłóceń konkurencji. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej prowadzi również oddzielną rachunkowość w odniesieniu do każdego rodzaju działalności, w przypadku gdy: ⇐

↓ nowy

↻ Rada

- a) zapewnia służby żeglugi powietrznej zamówione zgodnie z art. 8 ust. 1 oraz służby żeglugi powietrznej nieobjęte tym przepisem;
- b) zapewnia służby żeglugi powietrznej i prowadzi inną działalność jakiegokolwiek rodzaju, w tym świadczy ↻ [...] ↻ CIS ↻;
- c) zapewnia służby żeglugi powietrznej w Unii i w państwach trzecich.
- Ustalone ↻ [...] ↻ i ↻ rzeczywiste ↻ koszty ↻ ↻ [...] ↻ z tytułu służb żeglugi powietrznej dzieli się na ↻ [...] ↻ ↻ kategorie kosztów zgodnie z art. 20 ust. 6 ↻ i podaje do wiadomości publicznej, z zastrzeżeniem ochrony informacji poufnych.
4. Dane finansowe dotyczące kosztów ↻ [...] ↻ zgłaszane zgodnie z art. 19 ust. 6 oraz inne informacje istotne do obliczania stawek jednostkowych są badane lub weryfikowane przez państwowe władze nadzorujące lub podmiot niezależny od danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i zatwierdzane przez państwowe władze nadzorujące. ↻ Bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych ↻ wnioski z audytu podaje się do wiadomości publicznej.

↓ 550/2004

- ~~4. Państwa Członkowskie wyznaczają właściwe władze, 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 rachunkowości¹ w stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5

~~Artykuł 9a~~

~~Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej~~

- ~~1. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko.~~
- ~~3. Państwa członkowskie ściśle współpracują ze sobą, w szczególności państwa członkowskie ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również państwa trzecie uczestniczące w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.~~
- ~~2. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:~~

¹ ~~Dz.U. L 243, 11.9.2002, str. 1.~~

a) jest poparte względami bezpieczeństwa;

b) umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;

c) gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej;

d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;

e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;

f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejony informacji powietrznej;

g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;

h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich; oraz

(i) ułatwia osiągnięcie spójności z obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty docelowymi parametrami skuteczności działania.

3. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku.

Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-a) Komisji, innym państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom odpowiednie informacje oraz umożliwia(-ją) zgłoszenie uwag.

4. Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej, będącej w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej państw członkowskich, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki państwo członkowskie może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.

5. 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. 3, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

6. Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń porozumień i deklaracji, o których mowa w ust. 3 i 4, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. 2 i przedkłada wyniki do dyskusji Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. 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.

7. Bez uszczerbku dla ust. 6, porozumienia i deklaracje, o których mowa w ust. 3 i 4, zostają zgłoszone Komisji w celu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Publikacja taka określa datę ich wejścia w życie.

8. Wytyczne dla ustanowienia i zmiany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej opracowuje się do dnia 4 grudnia 2010 r., zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

~~9. Do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze dotyczące informacji, jakie zainteresowane państwo(-a) członkowskie powinno(-y) przekazać przed ustanowieniem lub zmianą funkcyjnego bloku przestrzeni powietrznej, zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.~~

~~Artykuł 9b~~

~~Koordinator systemu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej~~

~~1. W celu ułatwienia ustanawiania funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może mianować osobę fizyczną koordynatorem systemu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej („koordynator”). Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

~~2. Bez uszczerbku dla art. 9a ust. 5 koordynator, na wniosek wszystkich zainteresowanych państw członkowskich i, w uzasadnionych przypadkach, na wniosek państw trzecich uczestniczących w tym samym funkcyjnym bloku przestrzeni powietrznej, ułatwia pokonanie trudności w negocjacjach w celu przyspieszenia ustanowienia funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej. Działania koordynatora opierają się na mandacie udzielonym przez wszystkie zainteresowane państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, państwa trzecie uczestniczące w tym samym funkcyjnym bloku przestrzeni powietrznej.~~

~~3. Koordinator działa bezstronnie, szczególnie w stosunku do państw członkowskich, państw trzecich, Komisji i zainteresowanych stron.~~

~~4. Koordinator nie ujawnia żadnych informacji otrzymanych w trakcie wykonywania swojej funkcji, chyba że upoważnią go do tego państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, zainteresowane państwa trzecie.~~

~~5. Po swoim mianowaniu koordynator co trzy miesiące przedkłada sprawozdanie Komisji, Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i Parlamentowi Europejskiemu. Sprawozdanie zawiera podsumowanie negocjacji i ich wyników.~~

~~6. Misja koordynatora wygasa wraz z podpisaniem ostatecznego porozumienia w sprawie funkcyjnego bloku przestrzeni powietrznej, lecz nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r..~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6 (dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

ROZDZIAŁ IV

✧ ZARZĄDZANIE SIECIĄ ✧

Artykuł 266

✧ Funkcje sieciowe ✧ ~~Projektowanie sieci i zarządzanie nią~~

1. Funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym ~~(ATM)~~ ~~...~~ wnoszą wkład w ~~optymalne~~ ~~⇒~~ zrównoważone i wydajne ~~⇒~~ wykorzystanie przestrzeni powietrznej ~~⇒~~ i ograniczonych zasobów. ~~⇒~~ ~~≠~~ Zapewniają ~~⇒~~ one również ~~⇒~~ użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po ~~preferowanych~~ ~~⇒~~ ~~...~~ ~~z~~optymalizowanych ~~⇒~~ pod względem środowiskowym ~~⇒~~ trajektoriach ~~⇒~~ i profilach ~~⇒~~, jednocześnie umożliwiając ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ sprawiedliwy i uzasadniony ~~⇒~~ dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej ~~⇒~~ i minimalizując zwiększenie natężenia ruchu. ~~⇒~~ Funkcje sieciowe ~~⇒~~, wymienione w ust. 2 ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~, pomagają ~~⇒~~ w niezakłóconym dostępie użytkowników przestrzeni powietrznej do służb żeglugi powietrznej, a także ~~⇒~~ w osiągnięciu ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ parametrów docelowych skuteczności działania ~~⇒~~, przy jednoczesnym wspieraniu inicjatyw na szczeblu regionalnym i lokalnym, ~~⇒~~ i muszą opierać się na wymogach operacyjnych ~~⇒~~ ~~zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej i wykonywane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych~~ ~~⇒~~. Nie naruszają one zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną ani ich obowiązków związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym i kwestiami obronności. ~~⇒~~

~~⇒~~ 1a. Bez uszczerbku w szczególności dla art. 44 i 46 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, państwa członkowskie zachowują pełną i wyłączną kompetencję w zakresie projektowania swoich struktur przestrzeni powietrznej i swoich sieci tras oraz zarządzania nimi. Państwa członkowskie uwzględniają przy tym aspekty środowiskowe, potrzeby ruchu lotniczego, sezonowość i złożoność ruchu lotniczego oraz plany skuteczności działania. Przed podjęciem decyzji w tych kwestiach konsultują się one z zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub grupami reprezentującymi tych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, z władzami wojskowymi. ~~⇒~~

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 następujących funkcji~~ ✧ Funkcje sieciowe, o których mowa w ust. 1, ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ są następujące ~~⇒~~ ✧ :

~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~

~~⇒~~ a) projektowanie struktury przestrzeni powietrznej oferującej wymagany poziom bezpieczeństwa, przepustowości, elastyczności, zdolności reagowania, efektywności środowiskowej i płynnego zapewniania wydajnych służb żeglugi powietrznej, z należyтым uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności; ~~⇒~~

~~⇒~~ b) ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ ~~ATFM~~ ~~⇒~~; ~~⇒~~

~~⇒~~ c) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych.

↓ nowy

~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~

➡ [...] Ⓒ

- b) zarządzanie udostępnianiemd ➡) udostępnianie Ⓒ przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie ➡ [...] Ⓒ ➡ z zobowiązaniami określonymi w NOP Ⓒ ;
- c) ➡ [...] Ⓒ ➡ zarządzanie Ⓒ w przypadku sytuacji kryzysowej w sieci;

➡ [...] Ⓒ

- ➡ f) monitorowanie funkcjonowania europejskiej infrastruktury sieci ATM. Ⓒ
- ➡ f) przypisywanie opóźnień ATFM; Ⓒ
- ➡ g) planowanie i wdrażanie działań dotyczących infrastruktury w europejskiej sieci ATM zgodnie z centralnym planem ATM w Europie. Ⓒ
3. ➡ Państwa członkowskie i wszystkie odpowiednie strony zaangażowane w działalność operacyjną realizują funkcje sieciowe przy wsparciu ze strony menedżera sieci, który wykonuje zadania określone w art. 27 ust. 4. Ⓒ

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6

➡ Rada

➡ [...] Ⓒ ➡ Środki podejmowane w celu wdrożenia funkcji wymienionych w ust. 2 mają charakter wyłącznie operacyjny lub techniczny i nie obejmują działań Ⓒ mających charakter decyzji politycznych. ➡ Uwzględniają one specyfikę państw członkowskich i propozycje ustalone na szczeblu lokalnym. Ⓒ ~~Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej.~~ Wykonywane są we współpracy z władzami ➡ cywilnymi i Ⓒ wojskowymi, ➡ w szczególności Ⓒ zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

↓ nowy

➡ [...] Ⓒ

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6 (dostosowany)

Artykuł 27

⊗ Menedżer sieci ⊗

↓ nowy

➡ Rada

➡ [...] Ⓒ . Aby osiągnąć cele, o których mowa w art. 26 ➡ ust. 1 Ⓒ , Komisja, ➡ [...] Ⓒ wspierana przez Agencję ➡ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 Ⓒ , zapewnia, aby menedżer sieci przyczyniał się do realizacji funkcji sieciowych określonych w art. 26 ➡ [...] Ⓒ ➡ ust. 2 zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja nadzoruje właściwe wykonywanie zadań przez menedżera sieci. Ⓒ

↓1070/2009 art. 3 pkt 6 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

2. Komisja ~~po konsultacjach z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4~~ ~~powierzyć Eurocontrolowi lub innej~~ ~~organizacji~~ ~~do realizacji zadań niezbędnych dla realizacji funkcji wymienionych w akapicie pierwszym~~ ~~menedżera sieci~~. W tym celu Komisja przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3. Decyzja ta reguluje warunki wyznaczenia, w tym warunki finansowania menedżera sieci, oraz szczegółowo określa konkretne zadania menedżera sieci zgodnie z niniejszym artykułem oraz art. 16 i 26 i w granicach tych artykułów oraz zgodnie z odpowiednimi aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 18 i art. 27 ust. 8 i w granicach tych aktów. Do wykazu zadań menedżera sieci dołącza się jasną specyfikację wymaganych usług i wyników, na podstawie których mierzy się skuteczność działania menedżera sieci, oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednie umowy zawierane między Komisją a menedżerem sieci, takie jak umowy o gwarantowanym poziomie usług.

Menedżer sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów, dbając o odpowiednie zarządzanie i zachowując niezależność.

W przypadku gdy właściwy organ wyznaczony jako menedżer sieci pełni również funkcje regulacyjne, zapewnia się organizacyjne oddzielenie takich funkcji.

przy uwzględnieniu potrzeb uwzględnia potrzeby całej sieci ATM, przy jednoczesnym zabezpieczeniu zdolności obronnych.

4. Menedżer sieci wykonuje następujące zadania w celu wsparcia funkcji sieciowych, o których mowa w art. 26 ust. 2:

- a) wspieranie rozwoju struktury przestrzeni powietrznej oferującej wymagany poziom bezpieczeństwa, przepustowości, elastyczności, zdolności reagowania, efektywności środowiskowej i płynnego zapewniania wydajnych służb żeglugi powietrznej, z należyтым uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności;
- b) koordynowanie ATFM;
- c) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynowanie kodów transponderów radarowych;
- d) ułatwianie delegowania zapewniania służb ruchu lotniczego, jeżeli zostało to zatwierdzone przez zainteresowane państwo członkowskie, z uwzględnieniem niezbędnych umów dotyczących koordynacji ogólnego i operacyjnego ruchu lotniczego oraz potrzeby utrzymania odpowiedniej koordynacji w odpowiednich strukturach przestrzeni powietrznej;
- da) przygotowanie NSP i ustanawianie NOP;
- e) koordynowanie i wsparcie w zakresie udostępniania przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie z zobowiązaniami stron zaangażowanych w działalność operacyjną określonymi w NOP;
- f) koordynacja i wsparcie w zarządzaniu sytuacjami kryzysowymi w sieci;
- g) wsparcie przy przypisywaniu opóźnień ATFM, w tym proces dostosowań postoperacyjnych obejmujący instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, porty lotnicze i organy krajowe w celu rozwiązywania kwestii związanych z pomiarem, klasyfikacją i przypisywaniem opóźnień ATFM;

h) koordynowanie i wspieranie działań w zakresie planowania i wdrażania infrastruktury w europejskiej sieci ATM, zgodnie z centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym w Europie, poprzez aktywny udział stron zaangażowanych w działalność operacyjną w zarządzaniu i administrowaniu oraz, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem potrzeb wojskowych i operacyjnych oraz powiązanych procedur operacyjnych; 

i) monitorowanie funkcjonowania europejskiej infrastruktury sieci ATM.

↓ nowy

 Rada

4a.  Menedżer  [...]   proponuje  środki wsparcia  w kwestiach operacyjnych  służące bezpiecznemu i efektywnemu planowaniu i eksploatacji sieci w warunkach normalnych i  warunkach sytuacji  kryzysowych  w sieci  oraz środki służące ciągłej poprawie funkcjonowania sieci w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz ogólnej skuteczności działania sieci, w szczególności w odniesieniu do wdrażania systemu skuteczności działania. Działania podejmowane przez menedżera sieci  w pełni integrują porty lotnicze  [...]  z siecią.

5. Menedżer sieci  [...]   proponuje środki w przypadku nieodpowiedniego  odzwierciedlenia  [...]  parametrów  docelowych  skuteczności działania, o których mowa w art. 10, w przepustowości, jaką mają udostępnić poszczególne instytucje zapewniające służby  [...]   ruchu lotniczego  , uzgodnionej między menedżerem sieci a tymi instytucjami zapewniającymi służby  [...]   ruchu lotniczego w NOP  .

6. Menedżer sieci

 [...] 

b)  , w koordynacji z odpowiednimi stronami,  doradza Komisji  [...]  w kwestii  wdrożenia infrastruktury sieciowej ATM zgodnie z centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym w Europie, w szczególności w celu określenia inwestycji niezbędnych do wdrożenia sieci.

7.  [...]   Wszystkie środki stosowane przez menedżera sieci w ramach wykonywania zadań są przyjmowane  w drodze wspólnego procesu decyzyjnego. Strony wspólnego procesu decyzyjnego dokładają wszelkich starań, aby poprawić funkcjonowanie i efektywność sieci  , w szczególności co się tyczy osiągnięcia ogólnounijnych parametrów docelowych w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska, z uwzględnieniem podstawowych interesów bezpieczeństwa oraz uwarunkowań regionalnych i lokalnych  .

 7a.  Wspólny proces decyzyjny  , o którym mowa w ust. 7,  [...]   opiera się na: 

- a) odpowiednich i regularnie prowadzonych konsultacjach ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, państwami członkowskimi oraz, w stosownych przypadkach, z Agencją i Komisją; ☹
- b) szczegółowych ustaleniach roboczych dokonanych przez menedżera sieci wspólnie z, w szczególności, stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i państwami członkowskimi, a także procedurach operacyjnych ustanowionych przez menedżera sieci w celu uregulowania aspektów planistycznych i operacyjnych związanych z realizacją funkcji sieciowych. ☹
- Konsultacje, o których mowa w lit. a), i szczegółowe ustalenia robocze, o których mowa w lit. b), uwzględniają szczególne cechy i wymagania każdej funkcji sieciowej. ☹
- Wspólny proces decyzyjny ma na celu osiągnięcie konsensusu. W kwestiach dotyczących zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną wymagana jest zgoda zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich. ☹
- W przypadku gdy co najmniej jedna strona zaangażowana w działalność operacyjną kwestionuje środki związane z wykonywaniem zadań menedżera sieci, sprawę tę przekazuje się do rozstrzygnięcia Radzie ds. Zarządzania Siecią. ☹
- 7b. Radę ds. Zarządzania Siecią ustanawia się w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8, w celu zapewnienia odpowiedniego zarządzania realizacją funkcji sieciowych. ☹
- Rada ds. Zarządzania Siecią odpowiada za zatwierdzanie lub akceptowanie środków podjętych lub proponowanych przez menedżera sieci w warunkach określonych w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8, za zatwierdzanie specyfikacji dotyczących konsultacji i szczegółowych ustaleń roboczych, o których mowa w ust. 7a lit. a) i b), za zatwierdzanie NOP i akceptowanie NSP przed jego zatwierdzeniem przez Komisję wraz z państwami członkowskimi, za monitorowanie wdrażania funkcji sieciowych oraz za wydawanie opinii lub zaleceń w konkretnych kwestiach. ☹
- Rada ds. Zarządzania Siecią składa się z przedstawicieli stron zaangażowanych w działalność operacyjną, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie, przedstawicieli Komisji, przedstawicieli menedżera sieci i przedstawicieli Eurocontrolu. ☹
- 7c. ➤ Państwa członkowskie są w pełni angażowane w podejmowanie decyzji o znaczeniu strategicznym. ☹

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6

~~3. Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w ust. 2 po odpowiednich konsultacjach z interesariuszami sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.~~

↓ nowy

↻ Rada

↻ [...] ↻ W drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, Komisja ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące ↻ wykonania art. 26 i niniejszego artykułu, w szczególności w odniesieniu do realizacji ↻ [...] ↻ funkcji sieciowych, ↻ w tym w zakresie zarządzania kryzysowego; w odniesieniu do wyznaczenia menedżera sieci, warunków takiego wyznaczenia i szczegółowych zadań menedżera sieci dotyczących funkcji sieciowych; w odniesieniu do funkcjonowania, składu, procesu decyzyjnego i szczegółowych zadań Rady ds. Zarządzania Siecią, w tym w kwestii zarządzania kryzysowego, w odniesieniu do wspólnego procesu decyzyjnego, w odniesieniu do kryteriów i czynników, które menedżer sieci i Rada ds. Zarządzania siecią muszą uwzględniać, wykonując powierzone im zadania, oraz w odniesieniu do ↻ mechanizmów zarządzania ↻ siecią ↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6

~~4. Szczegółowe przepisy wprowadzające środki, o których mowa w niniejszym artykule, z wyjątkiem środków, o których mowa w ust. 6-9, podejmowane są zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmą:~~

~~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 funkcje 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) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz~~

~~f) 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 funkcje 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.~~

↓ nowy

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6

~~5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces~~

projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione z władzami wojskowymi.

6. Państwa członkowskie zlecają Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.

7. Przepisy wykonawcze zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym niezbędne ustalenia w zakresie nadzoru, opracowywane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, i przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości przy wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienia procesów związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.

8. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

a) planowanie lotów;

b) wykorzystanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie czasu na start i lądowanie; oraz

c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:

– stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu;

– możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego; oraz

– przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu.

9. Przy opracowywaniu i przyjmowaniu przepisów wykonawczych Komisja – jeżeli jest to uzasadnione i nie zagraża bezpieczeństwu – bierze pod uwagę zgodność pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.

↓ nowy

➡ Rada

Artykuł 28

Przejrzystość ksiąg rachunkowych menedżera sieci

1. ➡ [...] © ➡ Rachunkowość finansowa menedżera sieci jest sporządzana i publikowana co roku ©. Rachunkowość ta jest zgodna z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi przez Unię. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, wynikającym ze statusu prawnego menedżera sieci, osiąga on tę zgodność w maksymalnym możliwym zakresie.

2. Menedżer sieci publikuje sprawozdanie roczne ➡ ze swojej działalności © i jest regularnie poddawany niezależnemu audytowi.

↓ 550/2004

Artykuł 10

Związki pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację na terenie Wspólnoty.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sformalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiające wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. Informacje na temat tych ustaleń zostaną podane do państwowych władz nadzorujących lub zainteresowanych instytucji.
3. W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana będzie zgoda zainteresowanych Państw Członkowskich. W przypadku zapewniania służb meteorologicznych wymagana będzie zgoda zainteresowanych Państw Członkowskich, jeżeli wyznaczyli oni instytucję zapewniającą służby na zasadzie wyłączności stosownie do art. 9 ust. 1.

↓ nowy

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 6 (dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

Artykuł 3044

Współpraca z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie ~~podjęmą niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż~~ ☒ zapewniają, aby ☒ zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej ☻ [...] ☻ .

↓ 550/2004

Artykuł 13

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. Dostęp do właściwych danych operacyjnych zostanie udzielony odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni

~~powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.3. Certyfikowane instytucje zapewniające służby, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określają standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych aniżeli te wymienione w ust. 1. Państwowe władze nadzorujące zatwierdzą te standardowe warunki. Szczegółowe przepisy dotyczące takich uwarunkowań zostaną ustanowione, gdzie ma to zastosowanie, stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

↓ nowy



↓ 551/2004 (dostosowany)

9. ROZDZIAŁ ~~II~~ V

10. ~~ARCHITEKTURA~~, PRZESTRZEŃ POWIETRZNA ~~IX~~, INTEROPERACYJNOŚĆ I INNOWACJE TECHNOLOGICZNE ~~IX~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 2

~~Artykuł 3~~

~~Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUIR)~~

~~1. Wspólnota i jej państwa członkowskie zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR. W tym celu, w przypadku spraw będących w kompetencji Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie zalecenie, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2011 r.~~

~~2. Rejon EUIR zostaje zaprojektowany tak, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich zgodnie z art. 1 ust. 3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.~~

~~3. Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.~~

~~4. Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 3

⇒ nowy

⇒ Rada

Artykuł ~~32~~^{3a}

Elektroniczna informacja lotnicza

Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją menedżer sieci, we współpracy z ~~Eurocontrol~~ [...] ~~☞~~ ~~Eurocontrol~~, ~~☞~~ tworzy na obszarze całej Unii infrastrukturę informacji lotniczej ~~☞~~ zapewniającą dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednolicony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych. ~~☞~~ W ten sposób udostępniane są wyłącznie informacje lotnicze spełniające zasadnicze wymagania określone w pkt 2.1 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139. ~~☞~~

~~☞~~ *Artykuł 32a* ~~☞~~

~~☞~~ **Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej** ~~☞~~

~~☞~~ Komisja, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3: ~~☞~~

- a) ~~☞~~ przyjmuje odpowiednie przepisy prawa lotniczego oparte na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO; ~~☞~~
- b) ~~☞~~ przyjmuje odpowiednie przepisy w celu zapewnienia jednolitego wdrażania klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne, płynne i skuteczne zapewnianie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. ~~☞~~

~~2. W związku z ust. 1 Komisja:~~

- ~~a) zapewni rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Wspólnoty w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewni 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;~~

~~b) w ścisłej współpracy z Eurocontrol'em oraz ICAO wspomoże modernizację i ujednolicenie udostępniania najszerzej rozumianej informacji lotniczej. 3. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 4

~~Artykuł 4~~

~~Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej~~

~~Zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze w celu:~~

- ~~a) przyjęcia właściwych postanowień w zakresie prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO;~~
- ~~b) ujednolicenia wdrożenia klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne i płynne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

11. ~~ROZDZIAŁ III~~

12. ~~ELASTYCZNE UŻYTKOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

↻ Rada

~~Artykuł 337~~

Elastyczne ☒ wykorzystanie ☒ ~~użytkowanie~~ przestrzeni powietrznej

1. Biorąc pod uwagę cechy i charakter działalności wojskowej w każdym państwie członkowskim, a także organizację kwestii wojskowych, za które są odpowiedzialne, państwa członkowskie zapewniają jednolite stosowanie w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania wykorzystania przestrzeni powietrznej [...] w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki [...].
2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji roczne raporty dotyczące zastosowania, w kontekście wspólnej polityki transportowej, koncepcji elastycznego użytkowania wykorzystania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności.
3. Jeżeli [...] w świetle raportów przedłożonych przez państwa członkowskie niezbędne [...] okażą się jednolite warunki zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania wykorzystania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Komisja [...] przepisy wykonawcze w [...] granicach wspólnej polityki transportowej i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za ich przestrzeń powietrzną przyjmie [...] akty wykonawcze [...] zgodnie z procedurą sprawdzającą przedstawioną, o której mowa w art. 8 37 ust. 3 rozporządzenia ramowego.
4. W sytuacji gdy zastosowanie niniejszego artykułu powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, państwa członkowskie mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i pozostałe państwa członkowskie. W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania dostosowań do przepisów przyjętych na podstawie ust. 3, dotyczących przestrzeni wchodzącej w zakres odpowiedzialności zainteresowanych państw członkowskich.

↓ nowy

→ Rada

Artykuł 34

Koordinacja SESAR

Podmioty odpowiedzialne za zadania określone w prawie Unii w obszarach koordynowanych odpowiednio w ramach fazy planowania SESAR, fazy rozwoju SESAR i fazy wdrożenia SESAR, [...] zapewniają skuteczną koordynację tych trzech faz, a w rezultacie płynne i terminowe przechodzenie do kolejnej [...], ze zwróceniem szczególnej uwagi na fazę industrializacji.

Wszystkie zainteresowane podmioty cywilne i wojskowe angażuje się w jak najszerszym zakresie.

☞ Komisja wprowadza mechanizmy służące monitorowaniu skuteczności koordynacji SESAR. ☺

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 10

~~Artykuł 15a~~

Wspólne projekty

~~1. Wspólne projekty mogą wspierać skuteczne wdrażanie centralnego planu ATM. Projekty takie wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakim 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.~~

~~2. Komisja może zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, opracować wytyczne dotyczące sposobu, w jaki takie projekty mogą wspierać wdrażanie centralnego planu ATM. Takie wytyczne pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących realizacji projektów dotyczących funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.~~

~~3. Komisja może również postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, o stworzeniu wspólnych projektów dotyczących funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w Europie. Takie wspólne projekty mogą zostać uznane za kwalifikowalne do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy wspólnotowych 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. 10 rozporządzenia ramowego, analizując wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów. Zwrot kosztów kwalifikowalnych związanych z realizacją wspólnych projektów odbywa się zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.~~

↓ nowy

→ Rada

Artykuł 35

Wspólne projekty

1. Komisja może organizować wspólne projekty → w zależności od potrzeb zainteresowanych stron w zakresie synchronizacji, → dotyczące wdrożenia zasadniczych zmian operacyjnych wskazanych w centralnym planie → [...] → ATM → w Europie → charakteryzujące się odpowiednim stopniem zaawansowania → [...] → w celu zapewnienia zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich z myślą o poprawie skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. →
2. Komisja może również ustanowić mechanizmy zarządzania wspólnymi projektami i ich realizacją. → Wszystkie zainteresowane podmioty cywilne i wojskowe są angażowane w jak najszerszym zakresie w te mechanizmy i, o ile to możliwe i stosowne, odgrywają w nich kluczową rolę. →
3. Wspólne projekty mogą kwalifikować się do finansowania unijnego → w kontekście 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. → [...] → 38 → , analizując → ustalenie priorytetów i → wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów.
4. Komisja ustanawia wspólne projekty i mechanizmy zarządzania, o których mowa w ust. 1 i 2, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3.

↓ 551/2004

~~Artykuł 8~~

~~Okresowe zawieszenie~~

- ~~1. W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Państwa Członkowskie mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i inne Państwa Członkowskie.~~

~~2. W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek do przepisów przyjętych na podstawie art. 7 ust. 3, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Państw Członkowskich, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.~~

13. ROZDZIAŁ ~~IV~~ VI

14. PRZEPISY KOŃCOWE

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 11

~~Artykuł 17~~

~~Zmiana załączników~~

~~Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.~~

~~W sytuacjach pilnych Komisja może zastosować procedurę przyspieszoną określoną w art. 5 ust. 5 rozporządzenia ramowego.~~

↓ nowy

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

~~Artykuł 37~~ 5

Procedura ☒ komitetowa ☒ ~~Komitetu~~

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „komitetem”, składający się z dwóch przedstawicieli każdego państwa członkowskiego i kierowany przez ~~przedstawiciela~~ Komisję i Komitet zapewnia odpowiednie uwzględnienie interesów wszystkich

kategorii użytkowników. ⇒ Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE ⇒ rozporządzenia (UE) nr 182/2011 ⇐ ~~mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

~~Czas, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wyznacza się na jeden miesiąc.~~

⇒ 4. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ⇐

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 4

~~4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

~~5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4, 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)

Artykuł 38~~40~~

⊠ Konsultacje z zainteresowanymi stronami ⊠

↓ nowy

⇒ Rada

1. Państwa członkowskie, państwowe władze nadzorujące, ⇒ [...] ⇐ ⇒ organ weryfikujący skuteczność działania, w przypadku gdy wyznaczono taki organ zgodnie z art. 9b, ⇐ oraz menedżer sieci ustanawiają mechanizmy konsultacji na potrzeby odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami w celu wykonywania ich zadań związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia.

➡ Rada

2. Komisja ustanawia ~~zasady konsultacji~~ ☒ mechanizm ☒ na szczeblu ~~wspólnotowym~~

☒ Unii ☒ ⇒ w celu konsultowania ➡ z odpowiednimi zainteresowanymi stronami ⬅⬅ [...] ⬅

kwestii związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia ⇔. W konsultacji uczestniczy

Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji Komisji 98/500/WE.

Konsultacja z interesariuszami obejmuje w szczególności opracowanie i wprowadzenie w EATMN nowych koncepcji oraz technologii. ⇒ Do celów ust. 3 lit. e), jeżeli wymagana jest konsultacja

~~nowych koncepcji oraz technologii.~~ ⇒ Do celów ust. 3 lit. e), jeżeli wymagana jest konsultacja

dotycząca kwestii wojskowych, Komisja zasięga opinii nie tylko państw członkowskich, ale

i Europejskiej Agencji Obrony oraz $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow \Rightarrow$ krajowych władz $\Leftarrow$ wojskowych $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ 

$$\Rightarrow [\dots] \Leftarrow$$

➔ 3. Do celów ust. 1 i 2 zasięga się opinii przynajmniej następujących zainteresowanych stron

zaangażowanych i niezaangażowanych w działalność operacyjną: 

a) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej $\Rightarrow$ lub $\ominus$ [...] $\bullet$ reprezentujące

$\Rightarrow [\dots] \Leftarrow \Rightarrow$ je $\Leftarrow$ grupy $\Leftarrow$

↓ **nowy**

b) menedżer sieci;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

c) $\Rightarrow [\dots] \Leftarrow \text{operatorzy} \Leftarrow \text{portów lotniczych} \Leftarrow \text{lub} \Rightarrow [\dots] \Leftarrow \text{reprezentujące ich}$
 grupy $\Leftarrow$

d) ~~zainteresowanych~~ [...] ~~użytkownicy~~ przestrzeni powietrznej lub ~~zainteresowane~~

 ~~$\boxtimes$ $\hookrightarrow$ [...] $\bullet$ reprezentujące ich $\boxtimes$ grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni~~~~powietrznej;~~

⇒ [...] ⇐

f) ~~środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy, oraz~~

g) ~~przedstawicieli organizacji zawodowych~~ ☒ organizacje zawodowe reprezentujące

personel $\langle \times \rangle_{\neq}$

↓ nowy

↻ Rada

h) ↻ [...] ↻ władze krajowe, w tym właściwe krajowe władze wojskowe; ↻

↻ i) koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie; ↻

↻ j) ↻ organizacje pozarządowe ↻, których obszarem zainteresowania są lotnictwo lub ATM. ↻

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)

↻ Rada

~~Artykuł 6~~

~~Organ konsultacyjny przemysłu~~

~~Bez uszczerbku dla roli Komitetu oraz Eurocontrolu Komisja powołuje „organ konsultacyjny przemysłu”, 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 38 ↻

↻ Stosunki z zainteresowanymi stronami ↻

↻ Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustanawiają mechanizmy konsultacji służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi użytkownikami przestrzeni powietrznej, operatorami lotnisk i władzami wojskowymi dotyczących wszelkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami, w tym istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej lub inwestycji strategicznych, które mają znaczący wpływ na zarządzanie ruchem lotniczym oraz zapewnianie służb żeglugi powietrznej lub na opłaty. ↻

~~Artykuł 39~~

Stosunki z europejskimi państwami trzecimi

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

~~Wspólnota~~ ☒ 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 ⇒ w szczególności na obszarze Eurocontrol lub w regionie ICAO EUR ☹ bądź w ramach porozumień w sprawie funkcyjnych bloków przestrzeni powietrznej w celu rozszerzenia ⇒ [...] ☹ stosowania niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3 ☒ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ☒ ⇒ [...] ☹ o te państwa. ⇒ Dążą też do współpracy z tymi państwami albo w kontekście umów w sprawie ⇒ zapewniania transgranicznych służb z państwami trzecimi, w sprawie współpracy w zakresie modernizacji ATM, w sprawie ☹ funkcji sieciowych, albo w ramach umowy między Unią a Eurocontrollem, ustanawiającej ogólne ramy ściślejszej współpracy, które służą wzmocnieniu paneuropejskiego wymiaru ATM. ⇐

⇒ Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla decyzji państw członkowskim o tym, czy należy rozszerzyć jednolitą europejską przestrzeń powietrzną o kraje i terytoria zamorskie lub inne terytoria autonomiczne w innych regionach ICAO. ☹

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5

~~Artykuł 8~~

~~Przepisy wykonawcze~~

1. W celu opracowania przepisów wykonawczych Komisja może wydać zlecenia skierowane do Eurocontrolu lub, jeżeli zajdzie taka potrzeba, innego organu, określające zadania do realizacji i odnośny harmonogram, przy uwzględnieniu odpowiednich terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

2. Jeżeli Komisja zamierza wydać zlecenie na mocy ust. 1, stara się ona jak najlepiej zastosować obowiązujące ustalenia dotyczące zaangażowania i konsultacji wszystkich zainteresowanych stron, jeżeli ustalenia te są zgodne z praktykami Komisji w dziedzinie procedur przejrzystości i konsultacji oraz nie kolidują z jej obowiązkami instytucjonalnymi.

↓ nowy

↻ Rada

Artykuł 40

Wsparcie ze strony innych organów

Komisja może występować do innych organów o wsparcie przy realizacji jej zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia , w tym do Eurocontrolu w ramach umowy między Unią a Eurocontrollem ustanawiającej ogólne ramy ściślejszej współpracy. 

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1

~~Artykuł 4~~

~~Wymogi bezpieczeństwa~~

~~Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, przepisy wykonawcze wprowadzające właściwe przepisy wymogów Eurocontrolu w zakresie bezpieczeństwa (ESARR) i kolejne poprawki do tych wymogów w zakresie niniejszego rozporządzenia z koniecznymi zmianami.~~

↓ 550/2004 (dostosowany)

15. ~~ROZDZIAŁ IV~~

16. ~~PRZEPISY KOŃCOWE~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 11

(dostosowany)

⇒ nowy

↻ Rada

Artykuł 41~~18~~

Poufność

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ~~ani właściwe organy krajowe,~~ ani ~~też~~ Komisja ~~⇒~~, ani ~~...~~ ~~organ weryfikujący skuteczność działania~~ ~~,~~ ani menedżer sieci ~~⇒~~ nie będą ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów ~~lub dochodów.~~
2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa państwowych władz nadzorujących, ~~ani prawa~~ ~~i~~ Komisji, ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków ~~...~~ ~~⇒~~. W takim przypadku ~~⇒~~ ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględniać będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub ~~...~~ ~~innych odpowiednich zainteresowanych stron w zakresie ochrony ich tajemnic służbowych~~ ~~⇒~~ szczególnie chronionych informacji handlowych ~~⇒~~.
3. ~~Uzyskane i~~ Informacje i dane ~~dotyczące~~ ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ udostępniane ~~⇒~~ na podstawie ~~⇒~~ ~~...~~ ~~⇒~~ art. 13 ust. 3b, art. 13a ust. 6, art. 13b ust. 2, ~~...~~ ~~⇒~~ art. 25 ust. 3 i art. 25 ust. 4 lub zgłoszone zgodnie z ~~⇒~~ art. 19 ~~...~~ ~~⇒~~ ust. 6, ~~⇒~~ w szczególności dotyczące ustalonych kosztów ~~⇒~~ ~~i~~ ~~⇒~~ kosztów rzeczywistych ~~...~~ ~~⇒~~ wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego ~~⇒~~, są podawane do wiadomości publicznej, ~~z~~ zastrzeżeniem ochrony interesów handlowych osób fizycznych lub prawnych, w tym własności intelektualnej, chyba że za ujawnieniem przemawia nadrzędny interes publiczny. ~~⇒~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5 (dostosowany)
 ⇒ nowy
 ⇒ Rada

Artykuł 42~~9~~

~~Sankeje~~ ~~⇒~~ Kary ~~⇒~~

~~Sankeje, jakie~~ Państwa członkowskie ustanawiają ~~⇒~~ przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku ~~⇒~~ ~~na wypadek~~ naruszeń niniejszego rozporządzenia i ~~środków określonych w art. 3~~ ~~⇒~~ oraz aktów ~~...~~ ~~⇒~~ wykonawczych przyjętych na jego podstawie ~~⇒~~ w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej ~~⇒~~, operatorów portów lotniczych ~~⇒~~ i przez instytucje zapewniające służby ~~⇒~~ żeglugi powietrznej ~~⇒~~ ~~⇒~~ oraz wprowadzają wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane kary ~~⇒~~ muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

↓ 549/2004

Artykuł 12

Nadzorowanie, monitorowanie oraz metody oceny działania

~~1. Nadzorowanie, monitorowanie oraz metody oceny działania opierają się na dostarczaniu rocznych raportów przez Państwa Członkowskie w sprawie wdrażania działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 6 lit. a)

~~2. Komisja dokonuje okresowej oceny stosowania niniejszego rozporządzenia i środków określonych w art. 3 oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 4 czerwca 2011 r., a następnie na zakończenie każdego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d). Jeżeli jest to uzasadnione, w tym celu Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o dostarczenie danych stanowiących uzupełnienie informacji zawartych w raportach składanych przez nie na mocy ust. 1 niniejszego artykułu.~~

↓ 549/2004

~~3. W celu opracowania projektu raportów określonych w ust. 2 Komisja zwraca się do Komitetu o opinię.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 6 lit. b)

~~4. 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.~~

↓ nowy

↻ Rada

Artykuł 43

Ocena

1. Komisja przeprowadza ocenę [...] prawnych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków niniejszego rozporządzenia [...] i jego wartości dodanej zarówno na szczeblu krajowym, jak i na szczeblu europejskim od 5 do 8 lat po jego wejściu w życie. Jeżeli jest to uzasadnione, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich, w tym do władz wojskowych, o dostarczenie w tym celu informacji istotnych z punktu widzenia stosowania niniejszego rozporządzenia.
 2. Komisja [...] przedkłada swoje ustalenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Ustalenia te podawane są do wiadomości publicznej.
-

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 12

(dostosowany)

~~Artykuł 18 a~~

Przegląd

~~Nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie analizę oceniającą wpływ zastosowania mechanizmów rynkowych na zapewnianie służb w obszarze łączności, nawigacji, dozorowania i informacji lotniczej z prawnego, przemysłowego, gospodarczego i społecznego punktu widzenia oraz w zakresie bezpieczeństwa, w porównaniu z istniejącymi lub alternatywnymi zasadami organizacyjnymi oraz z uwzględnieniem rozwoju funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz dostępnej technologii.~~

17. ~~ROZDZIAŁ IV~~

18. ~~PRZEPISY KOŃCOWE~~

~~Artykuł 10~~

Przegląd

~~W kontekście okresowych ocen, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja finalizuje spodziewane opracowanie na temat warunków przyszłego zastosowania koncepcji, o których mowa w art. 3, 5 i 6, w dolnej przestrzeni powietrznej.~~

~~Na podstawie wniosków z tego opracowania oraz w świetle osiągniętego postępu, najpóźniej do 31 grudnia 2006 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie raport, uzupełniony, gdzie ma to zastosowanie, o propozycję rozszerzenia zastosowania tych koncepcji w dolnej przestrzeni powietrznej lub o propozycję podjęcia innych działań. W przypadku planowania takiego rozszerzenia odpowiednie decyzje powinny zostać podjęte najpóźniej przed dniem 31 grudnia 2009 r.~~

~~Artykuł 44~~43

Środki bezpieczeństwa

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, ~~jako~~ ☒ które ☐ 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) ~~W~~ celu 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.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 7

~~Artykuł 13 a~~

~~Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego~~

~~Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz 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 państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić należyte uwzględnienie wszystkich aspektów bezpieczeństwa.~~



Artykuł 45

Uchylenie

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

Odesłania do uchylonych rozporządzeń traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku III.

↓ 550/2004 (dostosowany)

Artykuł ~~46~~¹⁹

Wejście w życie ☒ i rozpoczęcie stosowania ☒

¹

~~Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.~~

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

~~2. Niemniej jednak art. 7 i 8 wchodzi w życie rok po opublikowaniu wspólnych wymogów, jak określono w art. 6 Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.~~

↓ nowy

→ Rada

2. → [...] → Art. 3 ust. 3 → [...] i art. 25 ust. 3 stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą → [...] → 72 miesiące po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Art. 10–24 → [...] → zaczynają być stosowane rok po jego przyjęciu. Art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz akty wykonawcze przyjęte na ich podstawie mają jednak nadal zastosowanie do celów wdrożenia systemów skuteczności działania i opłat odnoszących się do trzeciego okresu odniesienia. → Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/709 przyjęta w dniu 6 maja 2019 r. jest nadal stosowana do końca czwartego okresu odniesienia. →

Art. → [...] → 27 ust. 4 i art. 32 mają zastosowanie do menedżera sieci od dnia, w którym zacznie obowiązywać decyzja o jego mianowaniu, przyjęta zgodnie z art. 27 ust. 2 → [...] → Art. 42 stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. →

→ Środki przyjęte przez państwa członkowskie na podstawie tego artykułu stosuje się: →

→ – [UP: proszę wstawić datę – 72 miesiące po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]

– w odniesieniu do naruszeń art. 3 ust. 3 i art. 25 ust. 3; →

– → rok po przyjęciu niniejszego rozporządzenia – w odniesieniu do naruszeń art. 10–24. →

↓ 550/2004

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. a)

→₂ 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. b)

• **ZALĄCZNIK I**

→₁ **WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZ UPRAWNIONE PODMIOTY** ←

→₂ **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;~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. b)

~~nie może być kontrolowana przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, władze zarządzające portami lotniczymi lub przez inne instytucje zaangażowane w zapewnianie służby żeglugi powietrznej lub w usługi transportu lotniczego;~~
~~musi być obsadzona personelem technicznym, zarządzającym, zabezpieczającym i badawczym stosownie do zadań, jakie ma wykonywać;~~

↓ 552/2004

~~6. Instytucja musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że Państwo Członkowskie przejmuje odpowiedzialność zgodnie z prawem krajowym bądź Państwo Członkowskie jest samo bezpośrednio odpowiedzialne za inspekcje.~~

~~7. Personel instytucji musi zachować tajemnicę zawodową w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swoich zadań w zakresie niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. b)

~~musi być zarządzana i administrowana w taki sposób, aby zapewnić poufność informacji wymaganej przez administrację;~~

~~musi być przygotowana do zapewnienia właściwych informacji zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej;~~

~~musi zdefiniować i udokumentować swoją politykę, cele oraz działania w zakresie jakości oraz musi zagwarantować, że polityka ta jest zrozumiała, wdrożona i utrzymywana na wszystkich szczeblach organizacji;~~

~~musi opracować, wdrożyć i obsługiwać skuteczny wewnętrzny system jakości w oparciu o odpowiednie części uznawanych na skalę międzynarodową standardów jakości oraz zgodnie z EN 45004 (ciała inspekcjonujące) oraz z EN 29001, stosownie do interpretacji Wymogów schematu certyfikacji systemu jakości IACS;~~

~~musi stanowić przedmiot certyfikacji systemu jakości przez niezależne ciało audytorskie uznawane przez władze Państwa Członkowskiego, w którym jest zlokalizowane.~~

↓ 550/2004

↻ Rada

ZAŁĄCZNIK III

↻ [...] ↻



• **ZALACZNIK II**

Uchylone rozporządzenia z późniejszymi zmianami

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1)	
Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10)	
Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20)	
Rozporządzenie (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34)	Tylko art. 1, 2 i 3



• **ZAŁĄCZNIK III**
TABELA KORELACJI

Rozporządzenie 549/2004	Rozporządzenie 550/2004	Rozporządzenie 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1–3			Art. 1 ust. 1–3
Art. 1 ust. 4			–
–			Art. 1 ust. 4
Art. 2 pkt 1 lit. a) i b)			Art. 2 pkt 5 lit. a) i b)
Art. 2 pkt 2			Art. 2 pkt 1
Art. 2 pkt 3			Art. 2 pkt 2
–			Art. 2 pkt 2a
Art. 2 pkt 4			Art. 2 pkt 4
–			Art. 2 pkt 6
Art. 2 pkt 5			Art. 2 pkt 3
Art. 2 pkt 6			Art. 2 pkt 11
Art. 2 pkt 7			Art. 2 pkt 12
–			Art. 2 pkt 13
Art. 2 pkt 8			Art. 2 pkt 14
Art. 2 pkt 9			Art. 2 pkt 8
Art. 2 pkt 10			Art. 2 pkt 9
Art. 2 pkt 11			Art. 2 pkt 10

Art. 2 pkt 12			Art. 2 pkt 17
---------------	--	--	---------------

–			Art. 2 pkt 18–20
Art. 2 pkt 13			Art. 2 pkt 16
Art. 2 pkt 13a			Art. 2 pkt 33
Art. 2 pkt 14			–
–			Art. 2 pkt 21
–			Art. 2 pkt 22
Art. 2 pkt 16			Art. 2 pkt 23
Art. 2 pkt 17			Art. 2 pkt 32
Art. 2 pkt 18			–
Art. 2 pkt 19			Art. 2 pkt 24
–			Art. 2 pkt 25 i 26
Art. 2 pkt 20			Art. 2 pkt 31
Art. 2 pkt 22			Art. 2 pkt 34
Art. 2 pkt 23			–
Art. 2 pkt 23a			Art. 2 pkt 35
–			Art. 2 pkt 35b i 35c
Art. 2 pkt 23b			Art. 2 pkt 15
Art. 2 pkt 24 i 25			–
Art. 2 pkt 26			Art. 2 pkt 36
Art. 2 pkt 27			–

Art. 2 pkt 28			Art. 2 pkt 37
---------------	--	--	---------------

Art. 2 pkt 29			Art. 2 pkt 38
—			Art. 2 pkt 39 i 40
Art. 2 pkt 30			Art. 2 pkt 41
—			Art. 2 pkt 42 i 43
—			Art. 2 pkt 43a–43c
Art. 2 pkt 31			Art. 2 pkt 44
—			Art. 2 pkt 44a
—			Art. 2 pkt 45
Art. 2 pkt 32			—
Art. 2 pkt 33			Art. 2 pkt 46
Art. 2 pkt 34			Art. 2 pkt 47
—			Art. 2 pkt 48–52
Art. 2 pkt 35 i 36			—
Art. 2 pkt 38			Art. 2 pkt 53
Art. 2 pkt 39			Art. 2 pkt 54
—			Art. 2 pkt 56
Art. 2 pkt 40			Art. 2 pkt 57
Art. 2 pkt 41			Art. 2 pkt 27

—			Art. 2 pkt 28–30
			Art. 2a
Art. 3			—

Art. 4 ust. 1			Art. 3 ust. 1
Art. 4 ust. 2			Art. 3 ust. 3
–			Art. 3 ust. 4
Art. 4 ust. 3			Art. 3 ust. 2
Art. 4 ust. 4			
–			
Art. 4 ust. 5			Art. 3 ust. 9
–			Art. 4–9
Art. 5 ust. 1			Art. 37 ust. 1
Art. 5 ust. 2			
Art. 5 ust. 3			Art. 37 ust. 3
–			Art. 37 ust. 4
Art. 5 ust. 4 i 5 oraz art. 6			–
Art. 7			Art. 39
Art. 8 ust. 1			Art. 40
Art. 8 ust. 2			–
–			Art. 41
Art. 9			Art. 42
Art. 10 ust. 1			Art. 38 ust. 1
Art. 10 ust. 2			Art. 38 ust. 2

Art. 10 ust. 3			Art. 38 ust. 3
—			Art. 38a

Art. 11 ust. 1 zdanie pierwsze oraz art. 11 ust. 3 lit. d) zdania pierwsze i trzecie			Art. 10 ust. 1
Art. 11 ust.1, lit. a)–c)			Art. 10 ust. 2
Art. 11 ust. 2			–
Art. 11 ust. 3 lit. a)			Art. 11
Art. 11 ust. 3 lit. b) i c)			Art. 13 ust.1, 3, 3a i 3b
–			13 ust.1a i 1b
11 ust. 3 lit. b			13 ust. 2
Art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy			13 ust. 5
Art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy			Art. 13a ust. 1
–			13a ust. 2
Art. 11 ust. 3 lit. a)			13a ust. 3
Art. 11 ust. 3 lit. c) akapity od drugiego do czwartego			Art. 13a ust. 4 i 5
–			13a ust. 6

Art. 11 ust. 3 lit. d) zdanie drugie			Art. 13b ust. 2
—			Art. 13b ust. 1 i 2a
Art. 11 ust. 3 lit. e)			Art. 13b ust. 3
—			Art. 16 i 17
Art. 11 ust. 4 lit. a)			Art. 10 ust. 3 lit. a)
—			Art. 10 ust. 3 lit. b)–d)
Art. 11 ust. 4 lit. b) i c)			—
Art. 11 ust. 4 lit. d)			Art. 10 ust. 3 lit. e)
Art. 11 ust. 4 lit. e)			Art. 10 ust. 3 lit. f)
—			Art. 10 ust. 3 lit.

			g)–k)
Art. 11 ust. 4 akapit drugi			Art. 18
Art. 11 ust. 5			–
Art. 11 ust. 6			Art. 18
–			Art. 19–35
Art. 12 ust. 1 i art. 12 ust. 2 do słów „w art. 3”			Art. 43 ust. 1
Art. 12 ust. 2, część zdania pierwszego rozpoczynająca się od słów „oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu”			Art. 43 ust. 2
Art. 12 ust. 3 i 4			–
Art. 13			Art. 44
–			Art. 45
Art. 13a			–
Art. 14			Art. 46
	Art. 1		Art. 1 ust. 1
	–		Art. 1 ust. 2–4
	–		Art. 2 i 3
	Art. 2 ust. 1		Art. 4 ust. 1
	–		

	Art. 2 ust. 2		Art. 4 ust. 3
--	---------------	--	---------------

	–		Art. 5 ust. 1
	Art. 2 ust. 3		Art. 5 ust. 3
	Art. 2 ust. 4		Art. 5 ust. 2
	Art. 2 ust. 5		Art. 5 ust. 4
	Art. 2 ust. 6		Art. 5 ust. 5
	–		Art. 5 ust. 5a
	Art. 3–6		–
	Art. 7		Art. 7 ust. 1a lit. a)
	Art. 7 ust. 2		Art. 7 ust. 1a lit. c)
	Art. 7 ust. 3 zdanie pierwsze		–
	Art. 7 ust. 3 zdania drugie i trzecie		–
	Art. 7 ust. 4		
			Art. 6 ust. 2a i 3
	Art. 7 ust. 5 i 6		–
	Art. 7 ust. 7		Art. 6 ust. 1 akapit drugi i art. 6 ust. 4 i 5
	Art. 7 ust. 8 i 9		–
	–		Art. 6 ust. 6
	Art. 8 ust. 1		Art. 7 ust. 1

	—		Art. 7 ust. 1 lit. b) i art. 7 ust. 1 akapit drugi lit. c) i d)
--	---	--	---

	Art. 8 ust. 2		Art. 7 ust. 2
			Art. 7 ust. 2 zdanie ostatnie
	Art. 8 ust. 3		Art. 7 ust. 3
	Art. 8 ust. 4 i 5		–
	Art. 8 ust. 6		Art. 7 ust. 4
	Art. 9		Art. 7a
	Art. 9a		Art. 2a
	Art. 9b		–
	Art. 10		Art. 7b
	–		Art. 9b–18
	Art. 11		Art. 30
	Art. 12 ust. 1		Art. 25 ust. 1
	Art. 12 ust. 2		Art. 25 ust. 1
	Art. 12 ust. 3		Art. 25 ust. 3
	–		Art. 25 ust. 4
	Art. 12 ust. 4		Art. 25 ust. 2
	–		Art. 26–28
	Art. 12 ust. 5		–
	Art. 13 ust. 1		Art. 9a ust. 1

	—		
	Art. 13 ust. 2		Art. 9a ust. 3
	Art. 13 ust. 3		Art. 9a ust. 4
	—		Art. 32a–34
	Art. 14		Art. 19 ust. 1
	Art. 15 ust. 1		Art. 19 ust. 2
	Art. 15 ust. 3 lit. f)		Art. 19 ust. 3

	–		Art. 19 ust. 5
	Art. 15 ust. 2 lit. a)		Art. 20 ust. 1 i 2
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie pierwsze		Art. 20 ust. 2
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie drugie		Art. 20 ust. 3
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie trzecie		Art. 20 ust. 4
	Art. 15 ust. 2 lit. c)		–
	Art. 15 ust. 2 lit. d)		Art. 20 ust. 6
	Art. 15 ust. 2 lit. e)		Art. 20 ust. 5
	Art. 15 ust. 2 lit. f)		Art. 19 ust. 6 i art. 23
	Art. 15 ust. 3 lit. a)		Art. 22 ust. 1
	–		Art. 22 ust. 2, 3 i 5a
	Art. 15 ust. 3 lit. b)		Art. 22 ust. 4
	Art. 15 ust. 3 lit. c)		Art. 21 ust. 1
	–		Artykuł 21 ust. 1a i 2
	Art. 15 ust. 3 lit. d)		Art. 19 ust. 2
	Art. 15 ust. 3 lit.		Art. 20 ust. 2 oraz

	lit. e)		22 ust. 1
	Art. 15 ust. 3 lit. f)		Art. 22 ust. 5
	Art. 15 ust. 4		Art. 23
	Art. 15a ust. 1 i ust. 3 zdanie pierwsze		Art. 35 ust. 1 i 4
	Art. 15a ust. 2		Art. 35 ust. 2 i 4
	Art. 15a ust. 3 zdania od drugiego do czwartego		Art. 35 ust. 3
	–		Art. 37–40
	Art. 15a ust. 3 zdanie piąte		–
	Art. 16 ust. 1		Art. 24 ust. 1
	Art. 16 ust. 2		Art. 24 ust. 2 i 3
	Art. 16 ust. 3		Art. 24 ust. 3
	Art. 17		–
	Art. 18 ust. 1		Art. 41 ust. 1
	Art. 18 ust. 2		Art. 41 ust. 2
	Art. 18 ust. 3		Art. 41 ust. 3
	–		Art. 42–45
	Art. 19		Art. 46
	Załącznik I		–
	Załącznik II		–
		Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1

		Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 1
		–	Art. 1 ust. 2 i 3
		Art. 1 ust. 3	Art. 1 ust. 4
		–	Art. 1 ust. 5 i 6 oraz art. 2–25
		Art. 1 ust. 4 i art. 3	–
		Art. 3a	Art. 32
		Art. 4 i 5	–
		Art. 6 ust. 1	Art. 26 ust. 1
			Art. 26 ust. 1a
		Art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	Art. 26 ust. 2
		–	Art. 26 ust. 3
		Art. 6 ust. 2 akapit drugi	Art. 26 ust. 4
		–	Art. 27 ust. 1
		Art. 6 ust. 2 akapit trzeci zdanie pierwsze	Art. 27 ust. 2
		Art. 6 ust. 2 akapit trzeci zdania drugie i trzecie	Art. 27 ust. 3
		–	Art. 27 ust. 4–7c
		Art. 6 ust. 3	–

		Art. 6 ust. 4	Art. 27 ust. 8
		Art. 6 ust. 5	Art. 26 ust. 1a
		Art. 6 ust. 6	Art. 26 ust. 2 lit.

			b)
		Art. 6 ust. 7–9	Art. 27 ust. 8
		–	Art. 28 i 30
		Art. 7 ust. 1	Art. 33 ust. 1
		Art. 7 ust. 2	Art. 33 ust. 2
		Art. 7 ust. 3	Art. 33 ust. 3
			Art. 33 ust. 4
		–	Art. 34–45
		Art. 8 i 10	–
		Art. 11	Art. 46

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymogów mających
zastosowanie do zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I 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-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10) [...]

(11) [...]

(12) [...]

(13) [...]

(14) [...]

(15) [...]

(16) [...]

(17) [...]

(18) [...]

(19) [...]

(20) [...]

- (20a) W celu optymalizacji stosowania zasad dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej rozporządzenia (WE) nr 549/2004¹, nr 550/2004² i nr 551/2004³ zostały zastąpione i uchylone [zmienionym rozporządzeniem w sprawie SES2+]. Należy zatem zaktualizować odesłania do tych trzech rozporządzeń w rozporządzeniu (UE) 2018/1139⁴
- (20b) Należy również włączyć do rozporządzenia (UE) 2018/1139 ustanowione poprzednio w rozporządzeniu nr 550/2004 wymogi związane z certyfikacją instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z myślą o uproszczonych ramach regulacyjnych dotyczących certyfikacji i jednym procesie certyfikacji. W szczególności należy przewidzieć, że w celu uzyskania certyfikacji instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS) powinny wykazać wystarczającą stabilność finansową oraz zakontraktować odpowiednie ubezpieczenie od odpowiedzialności i ochronę ubezpieczeniową, przestrzegać mających zastosowanie wymogów dotyczących własności i struktury organizacyjnej i zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa. Należy również określić warunki, które mogą mieć zastosowanie do wydawanych certyfikatów.
- (20c) Ponadto zasadnicze wymogi mające zastosowanie do ATM/ANS i kontrolerów ruchu lotniczego należy uzupełnić w odniesieniu do wymogów mających zastosowanie do usług dostarczania danych o ruchu lotniczym.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2018/1139,

¹ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

² Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

³ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wprowadza się następujące zmiany:

a1) w art. 2¹ wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„projektowania struktury przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [zmienionego rozporządzenia w sprawie SES2+] oraz bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w odniesieniu do przestrzeni powietrznej podlegającej ich jurysdykcji.”;

(b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Bez uszczerbku dla wymogów bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej oraz dla art. [1 ust. 2] [zmienionego rozporządzenia w sprawie SES2+] państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) obiekty, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, które są obiektami użytku publicznego; oraz

b) ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. c) niniejszego artykułu, zapewniane dla ruchu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie [zmienione rozporządzenie w sprawie SES2+],

oferowały poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności z systemami cywilnymi, który jest równie skuteczny jak poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności wynikający z zastosowania zasadniczych wymogów określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia.”;

¹ Zmiany w tym artykule mają na celu zaktualizowanie odesłań zawartych w rozporządzeniu 2018/1139.

1) w art. 3 pkt 5, 33 i 34 otrzymują brzmienie:

„5) „ATM/ANS” oznacza zarządzanie ruchem lotniczym zdefiniowane w art. 2 pkt 9 [zmienionego rozporządzenia w sprawie SES2+] i służby żeglugi powietrznej zdefiniowane w art. 2 pkt 4 tego rozporządzenia, w tym funkcje sieciowe, o których mowa w art. 26 tego rozporządzenia, oraz usługi polegające na pozyskiwaniu i przetwarzaniu danych oraz formatowaniu i przekazywaniu danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej;”;

33) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, a także każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie [zmienione rozporządzenie w sprawie SES2+] zgodnie z art. 1 ust. 4 tego rozporządzenia¹;

34) „właściwy organ krajowy” oznacza jeden lub większą liczbę podmiotów wyznaczonych przez państwo członkowskie i posiadających niezbędne uprawnienia oraz przydzielone obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.”;

1a) art. 40 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zapewnianie ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), odbywa się zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII.

Ponadto instytucje zapewniające ATM/ANS:

- a) mając na względzie bezpieczne i nieprzerwane zapewnianie służb, wykazują wystarczającą stabilność finansową i zakontraktowanie odpowiedniego ubezpieczenia od odpowiedzialności oraz ochrony ubezpieczeniowej, przy uwzględnieniu statusu prawnego i poziomu dostępnej komercyjnej ochrony ubezpieczeniowej;
- b) przestrzegają mających zastosowanie wymogów dotyczących własności i struktury organizacyjnej w celu zapobiegania konfliktom interesów, tak by zapewniać niedyskryminacyjne zapewnianie służb; oraz
- c) zarządzają ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.”;

¹ Zmiany w tym przepisie mają na celu zaktualizowanie odesłań zawartych w rozporządzeniu 2018/1139.

1b) w art. 41 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 43, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit pierwszy, oraz wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c).”;

(b) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może podlegać obiektywnie uzasadnionym, niedyskryminującym, proporcjonalnym i przejrzystym warunkom. Te warunki mogą w stosownych przypadkach dotyczyć:

a) wyodrębnienia lub ograniczeń w działaniu służb innych niż te związane z zapewnianiem służby żeglugi powietrznej;

b) umów, porozumień lub innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą służby a stroną trzecią, dotyczących służb(-y);

c) zapewniania informacji zasadnie wymaganych do weryfikacji wymogów certyfikatu w art. 41, oraz

d) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit pierwszy, lub wymogów, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c), oraz zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.”;

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zezwoleniu instytucjom zapewniającym służby informacji powietrznej na deklarowanie ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit pierwszy, oraz wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c). W takim przypadku dane państwo członkowskie informuje o swojej decyzji Komisję, Agencję oraz pozostałe państwa członkowskie.”;

1c) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40 akapit pierwszy, oraz wymogów, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c), w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) szczegółowych zasad i procedur zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit pierwszy, i wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c), w tym ustanowienia i wdrożenia planu awaryjnego zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5.1 lit. f);
- b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1;
- bb) warunków, o których mowa w art. 41 ust. 3a;

- c) zasad i procedur składania przez instytucje zapewniające służby informacji powietrznej deklaracji, o których mowa w art. 41 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których dopuszcza się takie deklaracje;
- d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
- e) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;
- f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1 i art. 42 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 41 ust. 5 i art. 42 ust. 1 lit. a).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

- 2. Zasady, o których mowa w ust. 1, muszą należycie uwzględniać założenia centralnego planu ATM.
- 3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit pierwszy, i wymogami, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi lit. a), b) i c), niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2–4, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.”;

2) art. 93 otrzymuje brzmienie¹:

„Artykuł 93

Wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

W przypadku gdy Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową, udziela ona, na wniosek, pomocy technicznej Komisji we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez:

- a) prowadzenie inspekcji technicznych, dochodzeń technicznych i badań;
- b) udział – w kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz we współpracy z organem oceny skuteczności działania (PRB), o którym mowa w art. [9b] rozporządzenia [zmienionego rozporządzenia w sprawie SES2+] – we wdrażaniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
- c) udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym w opracowaniu i wdrożeniu programu SESAR.”;

¹ Zmiany w tym artykule mają na celu zaktualizowanie odesłań zawartych w rozporządzeniu 2018/1139.

- 3) [...]
- 4) [...]
- 5) [...]
- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]
- 9) [...]
- 10) [...]
- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) [...]
- 14) [...]
- 15) [...]
- 16) [...]
- 17) [...]
- 18) [...]
- 19) [...]
- 20) [...]

21) W załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się punkt 2.3a:

„2.3a Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym

2.3a.1. Zebrane dane o ruchu lotniczym muszą być odpowiedniej jakości, kompletne, aktualne, muszą pochodzić z wiarygodnego źródła i być przekazywane na czas.

2.3a.2. Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym muszą osiągać i utrzymywać wystarczający poziom skuteczności w odniesieniu do ich dostępności, rzetelności, ciągłości i terminowości, aby zaspokajać potrzeby użytkowników.

2.3a.3. Automatyczne narzędzia dostarczające użytkownikom informacji lub wskazówek muszą być odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia, aby działały zgodnie z przeznaczeniem.

2.3a.4. Udostępnianie takich danych musi odbywać się terminowo i przekazuje się je wystarczająco niezawodnymi i szybkimi środkami łączności zabezpieczonymi przed umyślnym lub nieumyślnym zakłóceniem lub uszkodzeniem.”;

b) pkt 2.8 otrzymuje brzmienie¹:

„2.8. Zarządzanie przestrzenią powietrzną;

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do określonego wykorzystania musi być monitorowane, koordynowane i ogłaszane w sposób terminowy, aby zmniejszyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach. Biorąc pod uwagę organizację działań wojskowych i związanych z nimi aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną służy również wspomaganiu jednolitego stosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej, która to koncepcja została opisana przez ICAO i jest wdrażana na mocy rozporządzenia [zmienionego rozporządzenia w sprawie SES2+], w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.”.

¹ Zmiany w tym punkcie załącznika mają na celu zaktualizowanie odesłań zawartych w rozporządzeniu 2018/1139.

Artykuł 2

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 Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
