

Bruxelles, 28. studenoga 2014.
(OR. en)

15732/14

Međuinstitucionalni predmet:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće

Br. preth. dok.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Br. dok. Kom.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588

Predmet:	<i>Sastanak Vijeća (<u>promet</u>, telekomunikacije i energetika) 3. prosinca 2014.</i> Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o provedbi jedinstvenog europskog neba (preinaka) – opći pristup
----------	--

I. UVOD

Komisija je 12. lipnja 2013. Vijeću i Europskom parlamentu prosljedila gore navedeni prijedlog. Svrha tog prijedloga je unapređenje konkurentnosti sustava europskog zračnog prometa i posebno daljnji razvoj inicijative za jedinstveno europsko nebo (SES) preinakom postojećeg zakonodavnog paketa SES-a i određenim izmjenama Uredbe o Europskoj agenciji za zrakoplovnu sigurnost (EASA) donesene 2009. Konkretnije, preinaka jedinstvenog europskog neba (poznatog pod kraticom SES 2+) za cilj ima poboljšanje nadzora pravila, programa učinkovitosti, funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB), usmjerenosti pružatelja usluga na korisnike te ukupne učinkovitosti.

Nadalje, paketom SES 2+ pojednostavit će se zakonodavstvo ukidanjem određenih preklapanja u postojećem zakonodavstvu. Ključni problemi kojima se prijedlog bavi nedovoljna su učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi i rascjepkanost sustava za upravljanje zračnim prometom (ATM).

II. RAD UNUTAR TIJELA VIJEĆA

Komisija je ovaj prijedlog i procjenu njegova učinka predstavila Radnoj skupini za zračni promet (dalje u tekstu „Radna skupina”) 2. rujna 2013., tijekom litavskog predsjedništva, nakon čega je uslijedila razmjena stajališta. Prvo predstavljanje prijedloga bilo je polazište za neformalni sastanak ministara prometa EU-a „Jedinstveno europsko nebo – predstavljajući budućnost: Vizija 20XX.” (Vilnius, 15. – 16. rujna 2013.). Razmjena stajališta nastavljena je u okviru Radne skupine 20. lipnja 2014. za vrijeme grčkog predsjedništva.

Ovaj je prijedlog usko povezan s drugim prijedlogom gore navedenog zakonodavnog paketa, Uredbom o osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „Uredba o EASA-i”). Pristup predsjedništva Uredbi o EASA-i bio je proučiti samo one članke koji su izravno povezani s prijedlogom preinake Uredbe o SES-u 2+. To rješenje odabrano je kako bi se uzela u obzir činjenica da se od Komisije očekuje da tijekom 2015. godine podnese zaseban prijedlog o sveobuhvatnoj reviziji cijele Uredbe o EASA-i.

Radna skupina počela je 4. srpnja razmatrati prijedlog preinake Uredbe o SES-u 2+, članak po članak, tijekom talijanskog predsjedništva te je intenzivno nastavila rad na njemu tijekom rujna, listopada i studenoga 2014.

Nacrt općeg pristupa podnesen je 26. studenoga 2014. Odboru stalnih predstavnika (Coreperu). Na tom je sastanku nekoliko delegacija izrazilo svoju općenitu potporu kompromisnom tekstu predsjedništva, a ostale su ponovile svoju zabrinutost u vezi s nekim pitanjima te predstavile nove prijedloge za nacrt. Predsjedništvo je primilo na znanje zabrinutosti delegacija te prihvatilo neke njihove podnesene prijedloge s ciljem rješavanja pojedinih neriješenih pitanja i olakšavanja postizanja općeg pristupa.

Jedino preostalo pitanje koje je i dalje potrebno raspraviti tiče se primjene prijedloga preinake Uredbe o SES-u 2+ na zračnu luku Gibraltar.

Promjene u Prilogu ovom izvješću u odnosu na Prilog izvješću Coreperu naznačene su **podebljanim slovima** i oznakom [...]. Sve delegacije ulažu analitičku rezervu na nove promjene koje su unesene nakon sastanka Corepera.

Nadalje, u očekivanju pregovora s Europskim parlamentom Komisija u potpunosti zadržava svoje stajalište o cijelom kompromisnom prijedlogu. Druga pitanja i rezerve koje je izrazila Komisija nalaze se u bilješkama u Prilogu ovom izvješću.

Delegacija UK ulaže parlamentarnu analitičku rezervu.

III. RAD UNUTAR EUROPSKOG PARLAMENTA

Odbor za promet i turizam Europskog parlamenta imenovao je Mariana-Jeana MARINESCUA (EPP, RO) izvjestiteljem za ovaj predmet. Europski parlament glasovao je o ovome prijedlogu u prvom čitanju 12. ožujka 2014.

IV. ZAKLJUČAK

S obzirom na navedeno, Vijeće se poziva da na svom sastanku 3. prosinca 2014. prouči tekst kako je naveden u Prilogu ovom izvješću kako bi se riješila posljednja otvorena pitanja i donio opći pristup.

2013/0186 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o provedbi jedinstvenog europskog neba¹

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

**POGLAVLJE I.
OPĆE ODREDBE**

Predmet i područje primjene

Članak 1.

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za stvaranje i učinkovito funkcioniranje jedinstvenog europskog neba kako bi se osigurali najnoviji standardi sigurnosti u zračnom prometu, doprinijelo održivom razvoju sustava zračnog prometa i unaprijedila sveukupna učinkovitost upravljanja zračnim prometom i usluge u zračnoj plovidbi (ATM/ANS) u općem zračnom prometu u Europi s ciljem ispunjavanja zahtjeva svih korisnika zračnog prostora. Jedinstveno europsko nebo obuhvaća usklađenu paneuropsku mrežu ruta, postupno bolje integriran zračni prostor², sustave upravljanja mrežom i upravljanja zračnim prometom koji se temelje na sigurnosti, učinkovitosti i interoperabilnosti u korist svih korisnika zračnog prostora.

¹ Za SL: „Ova Uredba objavljuje se zajedno s Uredbom o EASA-i (EZ) [br. XXXXX.] Time će se osigurati da obje uredbe stupe na snagu u isto vrijeme.”

² Predsjedništvo predlaže da se koncept integriranog zračnog prostora pojasni u uvodnoj izjavi kako slijedi: „Iako u europskom zračnom prostoru usluge zračnog prometa pruža više od jednog pružatelja usluga kojeg određuje jedna ili više država članica za djelovanje na isključivoj osnovi pri čemu svaki od njih zadržava vlastitu odgovornost za svoje usluge, te bi se usluge trebale u najvećoj mogućoj mjeri pružati na temelju istog operativnog koncepta, istih operativnih postupaka i postupaka podrške.”

2. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje suverenost država članica nad njihovim zračnim prostorom ni zahtjeve država članica u vezi s pitanjima javnog reda, javne sigurnosti i obrane, kako je navedeno u članku 35. Ova Uredba ne obuhvaća vojne operacije i obuku.
3. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje prava i dužnosti država članica koja proizlaze iz Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. (Čikaška konvencija). Ova Uredba u tom smislu nastoji, u područjima koja obuhvaća, pomagati državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza koje proizlaze iz Čikaške konvencije, pružajući osnovu za zajedničko tumačenje i ujednačenu provedbu njezinih odredaba te jamčeći poštovanje tih odredbi u ovoj Uredbi i u pravilima donesenima za njezinu provedbu.
4. Ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar područja EUR ICAO-a³ u kojemu su države članice odgovorne za pružanje usluga zračnog prometa. Države članice mogu također primjenjivati ovu Uredbu na zračni prostor pod njihovom nadležnošću unutar drugih područja ICAO-a, uz uvjet da o tome obavijeste Komisiju i druge države članice.
5. [...].^{4 5}

³ Komisija se protivi brisanju upućivanja na područje NAT.

⁴ Delegacija UK ne može prihvatiti dodavanje teksta koji predlaže Španjolska u bilješci 5. budući da je prema UFEU-u jasno da se zakonodavstvo o zračnom prometu primjenjuje na Gibraltar. Gibraltar je već uključen u sadašnje zakonodavstvo o SES-u te nema razloga da Gibraltar više ne sudjeluje u tim mjerama.

⁵ Delegacija ES protivi se brisanju stavka 5. i predlaže dodavanje sljedećeg stavka: „*Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar suspendira se dok dogovori koji su uključeni u Zajedničku izjavu ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine od 2. prosinca 1987. godine ne stupe na snagu. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavijestit će Vijeće o datumu stupanja na snagu tih dogovora.*”

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „usluga kontrole zračnog prometa (ATC)” znači usluga koja se pruža u svrhu:
 - (a) sprečavanja sudara:
 - između zrakoplova i
 - između zrakoplova i prepreka na području za manevriranje; i
 - (b) ubrzavanja i održavanja pravilnog toka zračnog prometa;
2. „usluga aerodromske kontrole” znači usluga ATC-a za aerodromski promet;
3. „usluga zrakoplovnog informiranja” znači usluga uspostavljena na utvrđenom području pokrivenosti odgovorna za davanje zrakoplovnih informacija i podataka potrebnih za sigurnu, redovitu i učinkovitu zračnu plovību;
4. „usluge u zračnoj plovidbi (ANS)” znači usluge zračnog prometa; komunikacijske usluge, usluge plovidbe i nadzora (CNS); meteorološke usluge za zračnu plovību (MET) i usluge zrakoplovnog informiranja (AIS);
5. „pružatelji usluga zračne plovidbe” znači bilo koji javni ili privatni subjekti koji pružaju usluge zračne plovidbe za opći zračni promet;

6. „blok zračnog prostora” znači zračni prostor utvrđenih dimenzija u prostoru i vremenu unutar kojega se pružaju usluge u zračnoj plovidbi;
7. „upravljanje zračnim prostorom” znači funkcija ili usluga planiranja čiji je glavni cilj postizanje najveće moguće iskorištenosti raspoloživog zračnog prostora dinamičnom raspodjelom vremena korištenja i, povremeno, raspodjelom zračnog prostora između različitih kategorija korisnika zračnog prostora na temelju kratkoročnih potreba;
8. „korisnici zračnog prostora” znači operatori zrakoplova koji lete u općem zračnom prometu;
9. „upravljanje protokom zračnog prometa” znači funkcija ili usluga uspostavljena u svrhu podrške odvijanja sigurnog, redovitog i ubrzanog protoka zračnog prometa osiguravanjem najviše moguće iskorištenosti kapaciteta ATC-a i opsega prometa koji je sukladan kapacitetima koje su prijavili odgovarajući pružatelji usluga zračnog prometa;
10. „upravljanje zračnim prometom (ATM)” znači skup funkcija ili usluga koje se obavljaju u zrakoplovu i na zemlji (usluge u zračnom prometu, upravljanje zračnim prostorom i upravljanje protokom zračnog prometa) koje su potrebne kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito kretanje zrakoplova tijekom svih faza operacija zrakoplova;
11. „usluge u zračnom prometu” znači različite usluge davanja letnih informacija, usluge uzbunjivanja, savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge ATC-a (usluge oblasne, prilazne i aerodromske kontrole);
12. „oblasna kontrola” znači usluga ATC-a za kontrolirane letove u kontrolnim područjima;
- 12.a „kontrolno područje” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire uvis od utvrđene granice iznad zemlje;

13. „usluga prilazne kontrole” znači usluga ATC-a za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku;
14. „glavni plan ATM-a” znači plan potvrđen Odlukom Vijeća 2009/320/EZ⁶, u skladu s člankom 1. stavkom 2. Uredbe Vijeća (EZ) br. 219/2007 od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR)⁷;
15. „kriza mreže” znači stanje nemogućnosti pružanja ATM-a/ANS-a na potrebnoj razini posljedica čega je značajan gubitak kapaciteta mreže ili značajna neravnoteža između kapaciteta mreže i potražnje ili značajan propust u protoku informacija u jednom ili nekoliko dijelova mreže nakon neke neuobičajene ili nepredviđene situacije;
16. „paket usluga” znači dvije ili više usluga u zračnoj plovidbi;
17. „svjedodžba” znači dokument koji izdaje Europska agencija za zrakoplovstvo (EEA) ili nacionalno nadzorno tijelo u bilo kojem obliku koji je u skladu s mjerodavnim pravom, kojim se potvrđuje da određeni pružatelj usluga ATM-a/ANS-a zadovoljava zahtjeve za pružanje određene usluge;
18. „komunikacijske usluge” znači zrakoplovne nepokretne i pokretne usluge za omogućivanje komunikacije zemlja-zemlja, zrak-zemlja i zrak-zrak u svrhu ATC-a;
- 18.a „Europska mreža za upravljanje zračnim prometom (EATMN)” znači skup sustava navedenih u Prilogu V.b Uredbi (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. ... koja omogućuje pružanje usluga zračne plovidbe u Uniji, uključujući sučelja na granicama s trećim zemljama;

⁶ OJ L 95, 9.4.2009., p. 41.

⁷ SL L 64, 2.3.2007., str. 1., kako je izmijenjeno uredbama Vijeća (EZ) br. 1361/2008 i 219/2014 (SL L 352, 31.12.2008. i SL L 192, 1.7.2014.).

19. „sastavni dijelovi” znači materijalni predmeti, poput hardvera, i nematerijalni predmeti, poput softvera, o kojima ovisi interoperabilnost Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (EATMN);
20. „izjava” za potrebe ATM-a/ANS-a znači izjava kako je definirana u članku 3. točki (e.a) Uredbe (EZ) 216/2008;
- 20.a „Eurocontrol” je Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe utemeljena Međunarodnom konvencijom od 13. prosinca 1960. u vezi sa suradnjom za sigurnost zračne plovidbe;
21. „fleksibilna upotreba zračnog prostora” znači koncept upravljanja zračnim prostorom koji se zasniva na temeljnom načelu da zračni prostor ne bi trebao biti određen ni kao izrazito civilni ni kao vojni zračni prostor, već bi se trebao smatrati cjelinom u kojoj se trebaju ispuniti svi zahtjevi korisnika u mjeri u kojoj je to moguće;
22. „usluga letnih informacija” znači usluga koja se pruža u svrhu pružanja savjeta i informacija korisnih za sigurno i učinkovito obavljanje letova;
23. „usluga uzbunjivanja” znači usluga koja se pruža u svrhu izvješćivanja relevantnih organizacija o zrakoplovu kojemu je potrebna pomoć potrage i spašavanja te, prema potrebi, pružanje pomoći takvim organizacijama;
24. „funkcionalni blok zračnog prostora” znači blok zračnog prostora koji se temelji na operativnim zahtjevima i koji se uspostavlja bez obzira na državne granice, u kojemu se pružanje ATM-a/ANS-a i povezanih funkcija temelji na učinkovitosti i optimizaciji, s ciljem da se u svaki funkcionalni blok zračnog prostora uvede poboljšana suradnja između pružatelja ATM-a/ANS-a ili, ako je primjereno, integrirani pružatelj usluga;

25. „opći zračni promet” znači svi letovi civilnih zrakoplova, kao i letovi državnih zrakoplova (uključujući vojne, carinske i policijske zrakoplove), koji se obavlja u skladu s postupcima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), osnovane Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.;
26. „interoperabilnost” znači niz funkcionalnih, tehničkih i operativnih karakteristika koje moraju imati sustavi i sastavni dijelovi EATMN-a, kao i operativnih postupaka kako bi se osigurao njegov siguran, neometan i učinkovit rad. Interoperabilnost se postiže usklađivanjem sustava i njegovih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima;
27. „meteorološke usluge” znači oni uređaji i usluge koji zrakoplovima osiguravaju meteorološke prognoze, upozorenja, izvještaje i opažanja, kao i sve druge meteorološke informacije i podatke koje države osiguravaju u svrhu upotrebe u zrakoplovstvu;
28. „usluge navigacije” znači oni uređaji i usluge koji zrakoplovima pružaju informacije o položaju i vremenu;
29. „operativni podaci” znači sve informacije o svim fazama leta koje su potrebne za donošenje operativnih odluka od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora, operatora zračnih luka i drugih uključenih dionika;
30. „stavljanje u upotrebu” znači prva operativna upotreba nakon početne ugradnje ili nadogradnje sustava;
31. „mreža ruta” znači mreža utvrđenih ruta za usmjeravanje protoka općeg zračnog prometa koja je potrebna za pružanje usluga ATC-a;
32. „usluge nadzora” znači oni uređaji i usluge koji se upotrebljavaju za utvrđivanje položaja zrakoplova kako bi se osigurao siguran razmak među njima;

33. „sustav” znači skup sastavnih dijelova u zrakoplovu i na zemlji, kao i satelitskih uređaja, koji pružaju podršku uslugama zračne plovidbe u svim fazama leta;
34. „nadogradnja” znači svaka izmjena koja mijenja operativne karakteristike sustava;
35. „prekogranične usluge” znači svaka situacija u kojoj usluge u zračnoj plovidbi u jednoj državi članici pruža pružatelj usluga kojemu je izdana svjedodžba u drugoj državi članici. ;
36. „nacionalno nadzorno tijelo” znači nacionalno tijelo ili tijela kojima je država članica povjerila zadaće u skladu s ovom Uredbom i člancima 8.b i 8.c Uredbe (EZ) br. 216/2008;
37. „usluge podrške” znači CNS (komunikacija, navigacija i nadzor), MET (meteorološke usluge)⁸ i AIS (usluge zrakoplovnog informiranja).
- 37.a „plan mjerenja učinkovitosti” znači različiti planovi uspostavljeni na nacionalnoj razini, razini funkcionalnih blokova zračnog prostora ili razini mreže kako bi se poboljšala učinkovitost pružatelja ATM-a/ANS-a.
38. „lokalni ciljevi učinkovitosti” znači ciljevi učinkovitosti koje su usvojile države članice na lokalnoj razini, to jest na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, nacionalnoj razini, razini naplatne zone ili zračne luke.

⁸ Predsjedništvo predlaže sljedeće pojašnjenje u uvodnoj izjavi: „U slučajevima kada pružatelje meteoroloških usluga određuju države članice u skladu s člankom 9.a, meteorološke usluge trebale bi se izuzeti iz usluga podrške iz članka 10. stavka 5. koje se pružaju središnje.”

POGLAVLJE II.

NACIONALNA TIJELA

Članak 3.

Nacionalna nadzorna tijela

1. Države članice, zajednički ili pojedinačno, imenuju ili osnivaju tijelo ili tijela koja preuzimaju ulogu nacionalnog nadzornog tijela zaduženog za zadaće koje se takvom tijelu dodjeljuju na temelju ove Uredbe.
- 1.a Nacionalna nadzorna tijela izvršavaju svoje ovlasti nepristrano, neovisno i transparentno. Organizirana su, raspolazu osobljem te se njima upravlja i financira ih se na način koji im omogućuje izvršavanje ovlasti na takav način. (premješteno iz stavka 5.)
2. Nacionalna nadzorna tijela neovisna su, osobito u organizacijskom i hijerarhijskom smislu te u smislu odlučivanja, o bilo kojem pružatelju usluga u zračnoj plovidbi. Ta neovisnost ne bi trebala spriječiti te subjekte da obavljaju svoje zadaće u okviru zajedničke javne službe.”

- 2.a Nacionalna nadzorna tijela su pravno ili funkcionalno su različita u odnosu na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi.^{9 10}
- 2.b U slučaju kada nacionalna nadzorna tijela nisu pravno odvojena od pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, dotične države članice obavješćuju Komisiju o mjerama koje su poduzele kako bi osigurale ispunjavanje uvjeta iz stavka 2. te su dužne dokumentirati kako je odvajanje postignuto, dokazujući stvarnu neovisnost tijela. Zato kada su nacionalno nadzorno tijelo i pružatelj usluga u zračnoj plovidbi dio iste uprave, nacionalno nadzorno tijelo ne traži i ne prima naputke s hijerarhijske¹¹ razine te uprave koja je nadređena pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, u pogledu njihovih zadaća navedenih u članku 4. i povezanim odlukama. Nadalje, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi nema ovlast za donošenje odluka o raspodjeli proračuna nacionalnog nadzornog tijela.

⁹ Predsjedništvo predlaže pojašnjenje tumačenja te odredbe u uvodnoj izjavi 10.: „*Kako bi se osigurao dosljedan i jasan nadzor nad pružanjem usluga u Europi, nacionalnim nadzornim tijelima trebalo bi osigurati dostatnu neovisnost i resurse. Bez obzira na opću političku kontrolu od strane relevantnog ministarstva, ta se neovisnost postiže, među ostalim, razdvajanjem [...] nacionalnih nadzornih tijela i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u hijerarhijskoj strukturi. U tu svrhu, ti bi subjekti trebali obavljati svoje zadaće bez međusobnog utjecaja na funkcije i proces donošenje odluka.*”

¹⁰ Predsjedništvo predlaže sljedeću novu uvodnu izjavu kojom se objašnjava koncept razdvajanja za ona nacionalna nadzorna tijela koja nisu pravno odvojena od pružatelja usluga u zračnoj plovidbi: „*Nužno je da nacionalna nadzorna tijela jednako primjenjuju ovu Uredbu, uključujući slučajeve kada ona nisu pravno odvojena tijela. Države članice trebale bi osigurati da nacionalna nadzorna tijela mogu obavljati zadaće koje su im povjerene kao funkcionalno odvojena tijela, tj. uz odgovarajuću neovisnost i autonomiju, osobito što se tiče pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, kako bi se izbjegao svaki sukob interesa. U tu svrhu, nacionalna nadzorna tijela i osoblje pod njihovim nadzorom trebali bi obavljati svoj posao na način kojim se osigurava njihova autonomija i neovisnost u odnosu na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi putem odgovarajuće, opipljive i učinkovite podjele.*”

¹¹ Predsjedništvo predlaže sljedeću novu uvodnu izjavu: „*Potrebno je utvrditi specifične uvjete kako bi se osigurala neovisnost u hijerarhijskom pogledu između nacionalnog nadzornog tijela i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, što znači da na zadaće iz članka 4. i povezane odluke nacionalnog nadzornog tijela ne smije utjecati niti jedna osoba koja je hijerarhijski nadređena dotičnom pružatelju usluga u zračnoj plovidbi.*”

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., nacionalna nadzorna tijela mogu se udruživati u organizacijskom smislu s drugim regulatornim tijelima i/ili tijelima nadležnima za sigurnost.
4. [..]
5. [..]
6. Osoblje nacionalnih nadzornih tijela:
 - (a) zapošljava se u skladu s jasnim i transparentnim postupcima kojima se osigurava njegova neovisnost;
 - (b) odabire se na osnovi njihovih posebnih kvalifikacija koje među ostalim uključuju odgovarajuće sposobnosti i relevantno iskustvo ili podliježe odgovarajućem osposobljavanju;
 - (c) djeluje neovisno, posebno izbjegavanjem sukoba interesa između pružanja usluga u zračnoj plovidbi i izvršavanja svojih zadaća;
- 6.a ¹²Osobe nadležne za strateške odluke suzdržavaju se od svih izravnih ili neizravnih interesa koji se mogu smatrati štetnima za njihovu neovisnost i koji mogu utjecati na obnašanje njihovih dužnosti. U tu svrhu podnose godišnju izjavu o obvezi i izjavu o interesima u kojima navode svaki izravan i neizravan interes.
7. Države članice osiguravaju da nacionalna nadzorna tijela imaju potrebna sredstva i mogućnosti za učinkovito i pravodobno izvršavanje zadaća koje su im dodijeljene prema ovoj Uredbi. Nacionalna nadzorna tijela upravljaju svojim osobljem na temelju vlastitih odobrenih proračunskih sredstava koje treba utvrditi razmjerno zadaćama koje tijelo treba izvršiti u skladu s člankom 4.

¹² Predsjedništvo predlaže dodavanje sljedeće uvodne izjave radi pojašnjenja koncepta osoba nadležnih za strateške odluke: „*Podrazumijeva se da se koncept osoba nadležnih za strateške odluke odnose samo na vrlo ograničen broj visokopozicioniranih zaposlenika u svojstvu najviših rukovoditelja.*”

8. Države članice obavješćuju Komisiju o nazivima i adresama nacionalnih nadzornih tijela, kao i o promjenama tih podataka, te o mjerama poduzetima u svrhu osiguranja sukladnosti s ovim člankom.
9. *[Izbrisano. Koncept se odražava u upućivanju na najbolju praksu u članku 5. stavku 1.]*

Članak 4.

Zadaće nacionalnih nadzornih tijela

1. Nacionalna nadzorna tijela iz članka 3. prije svega:
 - (a) osiguravaju nadzor nad primjenom ove Uredbe, posebice u vezi sa sigurnim i učinkovitim radom pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji pružaju usluge koje se odnose na zračni prostor pod nadležnošću države članice koja je imenovala ili osnovala relevantno tijelo;
 - (b) izdaju svjedodžbe pružateljima usluga u zračnoj plovidbi u skladu s člankom 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008 te nadziru primjenu uvjeta pod kojima su izdane;
 - (c) izdaju dozvole, ocjene, odobrenja i svjedodžbe kontrolorima zračnog prometa u skladu s člankom 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008 te nadziru primjenu uvjeta pod kojima su izdani;
 - (d) izrađuju planove mjerenja učinkovitosti i nadziru njihovu provedbu u skladu s člankom 11.;
 - (e) nadziru provedbu sustava obračuna naknada u skladu s člancima 12. i 13.;

(f) odobravaju, prema potrebi, uvjete pristupa operativnim podacima u skladu s člankom 22.; i

(g) nadziru prijave i puštanje sustavâ u upotrebu.

(h) nadziru primjenu uvjeta prema kojima se izjavljuje sukladnost te nadziru stalnu sukladnost s primjenjivim zahtjevima.

2. Svako nacionalno nadzorno tijelo organizira odgovarajuće inspekcije i preglede kako bi provjerilo ispunjavaju li se zahtjevi iz ove Uredbe. Dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi olakšava taj rad.

Članak 5.

Suradnja među nacionalnim nadzornim tijelima

1. Nacionalna nadzorna tijela **prema potrebi** razmjenjuju informacije o svojem radu i načelima, najboljoj praksi i postupcima donošenja odluka kao i u pogledu primjene ove Uredbe. Nacionalna nadzorna tijela mogu sudjelovati i zajedno raditi u mreži koja se sastaje u redovitim vremenskim razmacima. Komisija i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (u daljnjem tekstu „EASA”) članice su mreže, koordiniraju i podupiru rad mreže te joj daju preporuke kad je to potrebno.

Podložno pravilima o zaštiti podataka iz članka 22. ove Uredbe i Uredbe (EZ) br. 45/2001, Komisija i EASA podupiru razmjenu informacija iz prvog podstavka ovog stavka među članovima mreže, po mogućnosti uz pomoć elektroničkih alata, poštujući pri tom komercijalno povjerljive podatke pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

2. Nacionalna nadzorna tijela, prema potrebi, surađuju putem radnih dogovora u svrhu pružanja uzajamne pomoći u njihovim zadaćama praćenja i provođenja istraga i vještačenja. S tim ciljem nacionalna nadzorna tijela mogu doprinijeti skupini stručnjaka koju treba okupiti EASA u svrhu razmjene i pružanja stručnog znanja u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (f) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

3. U vezi s funkcionalnim blokovima zračnog prostora koji prelaze preko zračnog prostora pod nadležnošću više od jedne države članice, dotične države članice zaključuju sporazum o nadzoru predviđen ovim člankom u vezi s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi koji pružaju usluge za te blokove. Dotična nacionalna nadzorna tijela mogu donijeti plan u kojemu se detaljnije opisuje provedba njihove suradnje u svrhu primjene tog sporazuma.
4. Nacionalna nadzorna tijela ostvaruju blisku međusobnu suradnju kako bi se osigurao odgovarajući nadzor nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi koji imaju valjanu svjedodžbu iz jedne države članice, a također pružaju usluge koje se odnose na zračni prostor pod nadležnošću neke druge države članice. Takva suradnja uključuje dogovore o postupanju u vezi s predmetima koji uključuju neusklađenost s ovom Uredbom i zajedničkim primjenjivim zahtjevima donesenima skladu s člankom 8.b stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.
5. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru pod nadležnošću druge države članice, dogovori iz stavaka 2. i 4. uključuju sporazum o uzajamnom priznavanju zadaća nadzora navedenih u članku 4. stavcima 1. i 2. i rezultata tih zadaća. Takvo uzajamno priznavanje također se primjenjuje u slučaju dogovora između nacionalnih nadzornih tijela o priznavanju postupka izdavanja svjedodžbi pružateljima usluga.
6. Ako to dopušta nacionalno pravo i u cilju regionalne suradnje, nacionalna nadzorna tijela mogu također zaključiti sporazume o raspodjeli odgovornosti u vezi sa zadaćama nadzora.

Članak 6.

Kvalificirani subjekti

1. Nacionalna nadzorna tijela mogu odlučiti da potpuno ili djelomično prenesu inspekcije i preglede iz članka 4. stavka 2. na kvalificirane subjekte koji ispunjavaju zahtjeve iz Priloga V. Uredbi (EZ) br. 216/2008. Pored toga, ona mogu kvalificiranim subjektima dodijeliti posebnu zadaću izdavanja svjedodžbi ili nadzora u skladu s člankom 13. te Uredbe.
2. Takav prijenos koji odobri nacionalno nadzorno tijelo vrijedi unutar Unije tijekom razdoblja od tri godine koje se može obnoviti. Nacionalna nadzorna tijela mogu za provođenje tih inspekcija i pregleda zadužiti bilo koji kvalificirani subjekt koji se nalazi u Uniji.
3. Države članice obavješćuju Komisiju, EASA-u i ostale države članice o kvalificiranim subjektima na koje su u skladu sa stavkom 1. prenesene zadaće navodeći područje odgovornosti svakog subjekta te njihove identifikacijske brojeve i bilo kakve promjene u tom smislu. Komisija objavljuje u *Službenom listu Europske unije* popis kvalificiranih subjekata, njihove identifikacijske brojeve i područja odgovornosti te ažurira taj popis.
4. Države članice dužne su osigurati da se ovlasti kvalificiranog subjekta koji više ne ispunjava zahtjeve iz Priloga V. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ukinu. Smjesta o tome obavješćuju Komisiju, EASA-u i ostale države članice.
5. Tijela imenovana kao prijavljena tijela u skladu s člankom 8. Uredbe (EZ) br. 552/2004 prije stupanja ove Uredbe na snagu smatraju se kvalificiranim subjektima za potrebe ovog članka.

Članak 7.

Savjetovanje s dionicima

1. Države članice i nacionalna nadzorna tijela uspostavljaju mehanizme savjetovanja za odgovarajuće uključivanje dionika u provedbu jedinstvenog europskog neba, osobito za obavljanje zadaća nacionalnih nadzornih tijela iz članka 4. stavka 1. točke (d).
2. Dionici mogu biti:
 - pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - operatori zračne luke ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - korisnici zračnog prostora ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - vojska,
 - proizvođačka industrija,
 - predstavnička tijela profesionalnog osoblja te
 - nacionalni koordinatori zračnih luka.

POGLAVLJE III. PRUŽANJE USLUGA

Članak 8.

Izdavanje svjedodžbi pružateljima usluga u zračnoj plovidbi

1. Pružanje svih usluga u zračnoj plovidbi unutar Unije podliježe izdavanju svjedodžbi od strane nacionalnih nadzornih tijela ili EASA-e u skladu s člankom 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008.
2. Postupkom izdavanja svjedodžbe osigurava se također da podnositelji zahtjeva mogu dokazati dovoljnu financijsku snagu te da su pribavili odgovarajuće osiguranje od odgovornosti i rizika, kada to ne jamči dotična država članica.
3. Svjedodžba omogućuje nediskriminirajući pristup uslugama za korisnike zračnog prostora, osobito u pogledu sigurnosti. Izdavanje svjedodžbe podliježe uvjetima navedenima u Prilogu II.
4. Izdavanjem svjedodžbi daje se mogućnost pružateljima usluga u zračnoj plovidbi da svoje usluge nude državama članicama, drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, korisnicima zračnog prostora i zračnim lukama unutar Unije.

5. ¹³Neovisno o stavku 1., države članice mogu dopustiti pružanje usluga u zračnoj plovidbi u cijelom zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću ili dijelu tog zračnog prostora bez izdavanja svjedodžbe kada takve usluge pružatelj u prvom redu nudi za letove zrakoplova koji ne pripadaju općem zračnom prometu. U tim slučajevima dotična država članica obavješćuje Komisiju i druge države članice o svojoj odluci i mjerama poduzetima kako bi se osigurala najveća moguća sukladnost sa zajedničkim zahtjevima i kako bi se pružila, u mjeri u kojoj je to moguće, razina sigurnosti koja je učinkovita barem onoliko koliko i ona koja se traži prema bitnim zahtjevima kako su definirani u Prilozima V.a i V.b Uredbi (EZ) br. 216/2008.
6. Ovaj članak ne dovodi u pitanje mogućnost davanja izjave u skladu s člankom 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008.

Članak 9.

Određivanje pružatelja usluga u zračnom prometu

1. Države članice osiguravaju pružanje usluga u zračnom prometu na isključivoj osnovi unutar određenih blokova zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću. U tu svrhu države članice određuju pružatelja usluga u zračnom prometu koji ima valjanu svjedodžbu ili prijavu u Uniji.

¹³ Vratit će se stare uvodne izjave 15. i 16. Uredbe 550/2004, uvodne izjave 6., 14., 16. i 17. Uredbe 551/2004 te uvodne izjave 7. i 22. Uredbe 549/2004. U uvodnu izjavu 17. dodat će se sljedeće izmjene: „*Vojne operacije i osposobljavanje treba zaštititi kad god primjena zajedničkih načela i kriterija šteti njihovom sigurnom i djelotvornom izvođenju. U tim se slučajevima oni ne bi trebali smatrati izvorom nedostataka pod uvjetom da se učinkovito primjenjuje fleksibilna uporaba koncepta zračnog prostora.*”

2. Za pružanje prekograničnih usluga države članice osiguravaju da njihov nacionalni pravni sustav ne sprečava sukladnost s ovim člankom i člankom 18.stavkom 3. zahtijevajući da pružatelji usluga u zračnom prometu koji pružaju usluge u zračnom prostoru pod nadležnošću te države članice ispunjavaju jedan od sljedećih uvjeta:
 - (a) u neposrednom su ili većinskom vlasništvu te države članice ili njezinih državljana;
 - (b) imaju glavno mjesto poslovanja ili registrirano sjedište na državnom području te države članice
 - (c) upotrebljavaju samo opremu u toj državi članici.
3. Države članice utvrđuju prava i obveze koje imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu moraju ispuniti. Obveze mogu obuhvaćati uvjete za pravodobno pružanje odgovarajućih informacija koje omogućuju utvrđivanje kretanja svih zrakoplova u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću. U slučaju pružanja prekograničnih usluga **u sklopu zajedničkog odredivanja**, države članice dogovaraju prava i obveze koje dotični pružatelj usluga mora ispuniti kao i relevantne aspekte odgovornosti te nadzor.
4. Države članice imaju diskrecijske ovlasti pri odabiru pružatelja usluga u zračnom prometu, uz uvjet da on posjeduje svjedodžbu ili je prijavljen u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008.

5. U pogledu funkcionalnih blokova zračnog prostora uspostavljenih u skladu s člankom 16., koji prelaze preko zračnog prostora pod nadležnošću više od jedne države članice, dotične države članice zajednički, u skladu sa stavkom 1. ovog članka, određuju jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu, najmanje jedan mjesec prije uspostave bloka zračnog prostora. Zajednička određivanja pružateljima usluga u zračnom prometu omogućavaju pružanje prekograničnih usluga unutar funkcionalnog bloka zračnog prostora. *(premješteno iz čl. 16.6.)*
6. Države članice odmah obavješćuju Komisiju i druge države članice o svim odlukama u okviru ovog članka u vezi s određivanjem pružatelja usluga u zračnom prometu unutar određenih blokova zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću.

Članak 9.a

Određivanje pružatelja meteoroloških usluga¹⁴

1. Države članice mogu odrediti pružatelja meteoroloških usluga koji na isključivoj osnovi u cijelosti ili djelomično osigurava meteorološke podatke za cijeli zračni prostor ili dio zračnog prostora pod njihovom nadležnošću, pritom uzimajući u obzir sigurnosne aspekte.
2. Države članice odmah obavješćuju Komisiju i druge države članice o svakoj odluci u okviru ovog članka u vezi s određivanjem pružatelja meteoroloških usluga.

¹⁴ Predsjedništvo predlaže vraćanje uvodne izjave 15. Uredbe 550/2004: „*Države članice bi na temelju analize sigurnosnih pitanja trebale moći odrediti jednog ili više pružatelja meteoroloških usluga za cijeli ili jedan dio zračnog prostora pod njihovom nadležnošću, a da pritom ne trebaju raspisati javni natječaj.*”

Članak 10.

Pružanje usluga podrške

1. Države članice mogu primjenjivati konkurentan pristup pružanju jedne ili više usluga podrške, posebno na temelju pravednog konkurentnog postupka nadmetanja i u skladu s pravom Unije.
 - 1.a Ne dovodeći u pitanje mogućnost pružatelja usluga u zračnoj plovidbi da pružaju paket usluga, države članice koje su primijenile konkurentan pristup u skladu s člankom 1. poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da ne postoje nikakve zakonske ili regulatorne prepreke za pružatelje usluga podrške kojima se sprečava njihova sposobnost da se natječu na ravnopravnoj i nediskriminirajućoj osnovi.
 - 1.b [...] ¹⁵(*bivša posljednja rečenica stavka 1.*)
 2. ¹⁶
 3. [...].
 4. [...]
-
- 5.a Komisija provodi neovisnu studiju kojom se procjenjuje provedivost centraliziranog pružanja usluga podrške povezanih s djelovanjem EATMN-a. Ta studija obuhvaća ukupne procijenjene

¹⁵ Predsjedništvo predlaže dodavanje sljedeće uvodne izjave: „*Države članice mogu odlučiti organizirati pružanje jedne ili više usluga podrške pod tržišnim uvjetima. U tom slučaju nacionalna pravila i dalje se primjenjuju, uključujući mogućnost i načine ograničavanja pristupa tržištu u skladu s odgovarajućim načelima prava Unije.*”

¹⁶ Predsjedništvo predlaže da se taj stavak zamijeni sa sljedećom uvodnom izjavom: „*Svako razmatranje mogućeg usklađivanja konkurentnog pružanja usluga podrške trebalo bi se temeljiti na analizi troškova i koristi koja obuhvaća najmanje sljedeće: utjecaj tržišnog natjecanja na pružanje usluga, troškovnu učinkovitost i kvalitetu pružanja usluga, sigurnost pružanja usluga, sposobnost država članica da ispune obveze ICAO-a te upravljanje i društvene aspekte.*”

troškove i korist od pružanja određene usluge podrške ili njezinog dijela, u savjetovanju s državama članicama i operativnim sudionicima¹⁷, osobito dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, o čemu se obavješćuje Komisija. Ona također uključuje aspekte upravljanja, utjecaj na raspolaganje imovinom, uključujući ulaganja, sigurnosne i obrambene zahtjeve te dodanu vrijednost za učinkovitost mreže ATM-a te za usluge u zračnoj plovidbi koje se pružaju na nacionalnoj razini.

¹⁷ Predsjedništvo predlaže da se u članak 2. umetne sljedeća definicija operativnih sudionika preuzeta iz Uredbe (EU) 677/2011: „operativni sudionici znači civilni i vojni korisnici zračnog prostora, civilni i vojni pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori zračnih luka, koordinatori slotova zračnih luka i operativne organizacije, te bilo koje druge skupine sudionika koje se smatraju relevantnim za pojedinačne funkcije”.

- (b) U slučaju pozitivnog ishoda studije i ne dovodeći u pitanje dogovore za pružanje zajedničkih usluga podrške u okviru članka 16.a, Komisija u skladu s člankom 27. stavkom 3. može odlučiti da jednu ili više usluga podrške ili njihovih dijelova povezanih s djelatnostima EATMN-a može centralizirano pružati upravitelj mreže ili skupina pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji djeluju radi koristi operativnih sudionika, osobito dotičnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi¹⁸. Te usluge podrške ili njihovi dijelovi ne obuhvaćaju meteorološke usluge ako su njihovi pružatelji određeni u skladu s člankom 9.a. Pružanje usluga podrške na centralizirani način ne podrazumijeva da su države članice obvezne primijeniti konkurentni pristup pružanju tih usluga niti podrazumijeva prekid pružanja tih usluga na lokalnoj i nacionalnoj razini. Taj slučaj ne smije prouzročiti dvostruku naplatu korisnicima zračnog prostora. Komisija se savjetuje s operativnim sudionicima, osobito dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, te [...] **temelji** svoju odluku, u što je moguće većoj mjeri, [...] na njihovom međusobnom dogovoru te uz poštovanje sigurnosnih i obrambenih zahtjeva. Komisija također navodi načine za obavljanje usluga i odabir pružatelja usluga na temelju njihove sposobnosti pružanja usluga na nepristrani, **nediskriminirajući** i ekonomičan način uz **osiguranje jednakog pristupa uslugama za sve operativne sudionike** te imenuje tih pružatelje usluga. Ti se provedbeni akti donose u skladu s člankom 27. stavkom 3.

¹⁸ Predsjedništvo predlaže dodavanje sljedeće uvodne izjave: „*Pružanje usluga podrške od strane skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi na centralizirani način trebalo bi težiti uravnoteženom geografskom uključivanju takvih pružatelja usluga.*”

Program mjerenja učinkovitosti

1. Kako bi se poboljšala učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija i usluga u jedinstvenom europskom nebu uspostavlja se program mjerenja učinkovitosti usluga u zračnoj plovidbi te mrežnih funkcija i usluga. On obuhvaća:
 - (a) ciljeve učinkovitosti na razini Unije u vezi s ključnim područjima učinkovitosti sigurnosti, okoliša, kapaciteta i isplativosti;
 - (b) planove učinkovitosti, u koje se ubrajaju ciljevi učinkovitosti, čime se osigurava primjeren doprinos ciljevima učinkovitosti na razini Unije; i
 - (c) periodični pregled, praćenje i usporedno mjerenje učinkovitosti usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija i usluga.
2. U skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3., Komisija određuje neovisno, nepristrano i nadležno tijelo koje će djelovati kao „tijelo za ocjenu učinkovitosti” te odabire i imenuje predsjednika i članove tog tijela. Uloga tijela za ocjenu učinkovitosti jest pružati pomoć Komisiji, u suradnji s nacionalnim nadzornim tijelima, i na zahtjev pružati pomoć nacionalnim nadzornim tijelima pri provedbi programa mjerenja učinkovitosti iz stavka 1. i sustava obračuna naknada iz članka 13. Tehničku pomoć tijelu za ocjenu učinkovitosti mogu pružati EASA, Eurocontrol ili neko drugo nadležno tijelo.

- 2.a Komisija utvrđuje potrebne zahtjeve u pogledu stručnosti, iskustva i neovisnosti tijela za ocjenu učinkovitosti. Također utvrđuje nadležnosti i poslovnik na temelju kojih tijelo za ocjenu učinkovitosti provodi svoje aktivnosti u skladu s ovim člankom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.
3. Komisija utvrđuje ciljeve učinkovitosti na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom. U slučaju da tijekom referentnog razdoblja iz stavka 7. točke (j) Komisija utvrdi da početni podaci i pretpostavke, na osnovi kojih su utvrđeni ciljevi učinkovitosti na razini Unije, više nisu valjani zbog aktivacije pragova za upozorenje ili zbog uvođenja usluga podrške iz članka 10. stavka 5. koje se pružaju centralizirano, prema potrebi, Komisija može donijeti odluku o reviziji tih ciljeva. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.
- 3.a Ciljevi učinkovitosti na razini Unije određuju se na osnovi analize koju provodi tijelo za ocjenu učinkovitosti uzimajući u obzir relevantne ulazne podatke država članica i nacionalnih nadzornih tijela na nacionalnoj razini ili razini funkcionalnih blokova zračnog prostora.
- 3.aa [...] (*premješteno u stavak 3.*)
- 3.b Prije utvrđivanja ciljeva učinkovitosti na razini Unije tijelo za ocjenu učinkovitosti nacionalnim tijelima stavlja na raspolaganje metodologiju i postupak ocjenjivanja planova mjerenja učinkovitosti. (*premješteno iz stavka 4.*)
- 3.c Planove mjerenja učinkovitosti iz stavka 1. izrađuju nacionalna nadzorna tijela, a donosi ih država članica (države članice). Ti planovi uključuju povezivanje lokalnih ciljeva učinkovitosti i programe poticaja kako ih je donijela država članica (države članice). Pri izradi nacrtu plana održavaju se savjetovanja s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, s predstavnicima profesionalnog osoblja, vojnim vlastima, operatorima zračnih luka i koordinatorima zračnih luka.

- 3.d U slučaju kada nacionalni ili funkcionalni blok zračnog prostora zajednički podupiru predstavnici pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora i, prema potrebi, operatori aerodroma i koordinatori zračne luke na koje se to odnosi, Komisija u svojoj ocjeni planova mjerenja učinkovitosti uzima u obzir pisanu potvrdu o takvoj potpori.
4. Komisija ocjenjuje doprinos lokalnih ciljeva učinkovitosti ciljevima učinkovitosti na razini Unije uz pomoć tijela za ocjenu učinkovitosti. U tu svrhu tijelo za ocjenu učinkovitosti dijeli svoja preliminarne zapažanja s nacionalnim nadzornim tijelima prije podnošenja svojih konačnih preporuka Komisiji.
- 4.a U slučaju da Komisija utvrdi da planovi mjerenja učinkovitosti ili lokalni ciljevi u odgovarajućoj mjeri ne doprinose ciljevima na razini Unije, ona može od dotičnih država članica zatražiti poduzimanje potrebnih korektivnih mjera. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.
5. Referentno razdoblje programa mjerenja učinkovitosti iz stavka 1. obuhvaća najmanje tri, a najviše pet godina.
6. Komisija redovito ocjenjuje ostvarivanje ciljeva učinkovitosti na razini Unije i na lokalnoj razini te o tome obavješćuje Odbor.
7. Program mjerenja učinkovitosti iz stavka 1. temelji se na:
- (a) prikupljanju, vrednovanju, ispitivanju, ocjenjivanju i prosljeđivanju relevantnih podataka koji se odnose na učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija i usluga, dobivenih od svih relevantnih strana, uključujući pružatelje ATM-a/ANS-a, korisnike zračnog prostora, operatore zračnih luka, nacionalna nadzorna tijela, države članice, upravitelja mreže i Eurocontrol;

- (b) odabiru odgovarajućih ključnih područja učinkovitosti na temelju dokumenta ICAO-a br. 9854 pod nazivom „Operativni koncept upravljanja globalnim zračnim prometom” i u skladu s onima utvrđenima u okviru učinkovitosti glavnog plana ATM-a, uključujući područja sigurnosti, okoliša, kapaciteta i isplativosti, koja se prema potrebi prilagođavaju kako bi se uzeli u obzir ciljevi jedinstvenog europskog neba za ta područja te utvrđivanje ograničenog skupa ključnih pokazatelja za mjerenje učinkovitosti;
- (c) utvrđivanju i reviziji ciljeva učinkovitosti na razini Unije i na lokalnoj razini;
- (d) kriterijima za uspostavu planova mjerenja učinkovitosti od strane nacionalnih nadzornih tijela. Tim se kriterijima jamči da planovi mjerenja učinkovitosti:
 - i. uzimaju u obzir poslovne planove pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kao i industrijska partnerstva te, ako postoje, operativne planove iz članka 16. stavka 10.;
 - ii. bave se svim stavkama troškova nacionalnog ili funkcionalnog bloka zračnog prostora;
 - iii. uključuju obvezujuće lokalne ciljeve učinkovitosti koji na odgovarajući način doprinose ciljevima učinkovitosti na razini Unije;
 - iv. uključuju odgovarajuće programe poticaja (*premješteno iz zaglavlja podstavka.*);
 - v. uzimaju obzir poveznicu između sigurnosnih i obrambenih zahtjeva i upotrebe zračnog prostora.
 - vi. uzimaju u obzir učinak usluga koje se pružaju centralizirano osobito na lokalnoj i nacionalnoj razini, prema potrebi.
- (e) procjeni i, prema potrebi, reviziji lokalnih ciljeva učinkovitosti na osnovi plana mjerenja učinkovitosti;
- (f) praćenju provedbe planova mjerenja učinkovitosti, uključujući odgovarajuće mehanizme uzbunjivanja;

- (g) kriterijima kojima se procjenjuje doprinose li lokalni ciljevi učinkovitosti na odgovarajući način ciljevima učinkovitosti na razini Unije tijekom referentnog razdoblja, i pružaju li podršku mehanizmima uzbunjivanja;
- (h) općim načelima za uspostavu programa poticaja od strane država članica;
- (i) [...];
- (j) odgovarajućim referentnim razdobljima i intervalima za ocjenu ostvarivanja ciljeva učinkovitosti i postavljanja novih ciljeva;
- (k) potrebnim s njim povezanim vremenskim rasporedima;

Komisija utvrđuje detaljna pravila za pravilno funkcioniranje programa mjerenja učinkovitosti u skladu s točkama navedenima u ovom stavku. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.¹⁹

- 8. Pri izradi plana mjerenja učinkovitosti uzima se u obzir da su rutne usluge, terminalske usluge i mrežne funkcije i usluge različite pa se u skladu s tim s njima treba i postupati, ako je potrebno također za potrebe mjerenja učinkovitosti.
- 9. Komisija u roku od dvije godine od objave ove Uredbe provodi studiju o učinku operacija dionika koji nisu pružatelji ATM-a/ANS-a na učinkovito funkcioniranje Europske mreže ATM-a i objavljuje rezultate. Cilj studije jest utvrditi svako dodatno ključno područje učinkovitosti i/ili pokazatelja koji su sposobni obuhvatiti učinak tih operacija za sljedeća referentna razdoblja.

¹⁹ Komisija se protivi brisanju delegiranih akata.

Članak 12.

Opće odredbe sustava obračuna naknada

U skladu sa zahtjevima iz članaka 13. i 14., sustav obračuna naknada za usluge u zračnoj plovidbi doprinosi većoj transparentnosti u određivanju, uvođenju i naplaćivanju naknada od korisnika zračnog prostora te doprinosi ekonomičnosti pružanja usluga u zračnoj plovidbi i učinkovitosti letova, uz održavanje optimalne razine sigurnosti. Taj sustav mora također biti u skladu s člankom 15. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine i sa sustavom naplaćivanja rutnih naknada Eurocontrola.

Članak 13.

Načela sustava obračuna naknada

1. Sustav obračuna naknada temelji se na troškovima koje pružatelji usluga imaju za usluge u zračnoj plovidbi radi koristi korisnika zračnog prostora. Sustav te troškove raspodjeljuje među kategorijama korisnika.
2. Pri utvrđivanju baze troškova za naknade primjenjuju se načela iz stavaka 3. do 8.

3. Trošak koji se dijeli među korisnicima zračnog prostora jest utvrđeni trošak pružanja usluga u zračnoj plovidbi, uključujući odgovarajuće iznose kamata na kapitalna ulaganja i amortizaciju sredstava, kao i troškove održavanja, rada, vođenja i uprave. Utvrđeni troškovi su troškovi koje je utvrdila država članica na razini naplatne zone ili na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora na početku referentnog razdoblja svake kalendarske godine ili referentnog razdoblja iz članka 11. stavka 5. ili tijekom referentnog razdoblja nakon odgovarajućih prilagodbi za primjenu mehanizama uzbunjivanja navedenih u članku 11.
4. Troškovi koji se u ovom smislu uzimaju u obzir troškovi su koji se procjenjuju u odnosu na opremu i usluge koji su predviđeni i koji se provode u skladu s regionalnim planom zračne plovidbe ICAO-a za europsku regiju. Kako bi se ispunili zahtjevi iz članka 3. stavka 7., oni također uključuju troškove ili dio troškova nacionalnih nadzornih tijela i/ili kvalificiranih subjekata, osim ako se za pokriće takvih troškova ili dijelova troškova upotrebljavaju druga financijska sredstva. Oni mogu uključivati druge troškove dotične države članice i pružatelja usluga u vezi s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi. Oni ne uključuju troškove kazni utvrđenih u članku 33. koje određuju države članice niti troškove bilo kakvih korektivnih mjera iz članka 11. stavka 4.a.
5. U odnosu na funkcionalne blokove zračnog prostora i kao dio odgovarajućih okvirnih sporazuma, države članice ulažu razumne napore kako bi se dogovorile o zajedničkim načelima politike obračuna naknada.

6. Trošak različitih usluga u zračnoj plovidbi utvrđuje se zasebno, kako je predviđeno člankom 21. stavkom 3.
7. Međusobno subvencioniranje između rutnih usluga i terminalnih usluga nije dopušteno. Troškovi koji se odnose i na terminalne i na rutne usluge raspodjeljuju se razmjerno na rutne i na terminalne usluge na temelju transparentne metodologije. Međusobno subvencioniranje između različitih usluga u zračnoj plovidbi u bilo kojoj od ovih dviju kategorija dopušteno je samo kada je to opravdano iz objektivnih razloga koji se moraju jasno utvrditi. Međusobno subvencioniranje između usluga u zračnoj plovidbi i tih usluga podrške nije dopušteno ako se te usluge pružaju na konkurentskoj osnovi u skladu s člankom 10.
8. Zajamčena je transparentnost baze troškova za naknade. Donose se provedbena pravila za pružanje informacija od strane pružatelja usluga kako bi se omogućile kontrole njihovih prognoza, stvarnih troškova i prihoda. Informacije se redovito razmjenjuju između nacionalnih nadzornih tijela, pružatelja usluga, korisnika zračnog prostora, Komisije i Eurocontrola.
9. Pri određivanju naknada u skladu sa stavcima od 3. do 8. države članice poštuju sljedeća načela:
 - (a) naknade se određuju za dostupnost usluga u zračnoj plovidbi prema nediskriminirajućim uvjetima kod određivanja naknada za različite korisnike zračnog prostora za upotrebu iste usluge, te ne smiju postojati nikakve razlike u odnosu na nacionalnost ili kategoriju korisnika;
 - (b) može biti dopušteno izuzeće određenih korisnika, posebice laganih i državnih zrakoplova, uz uvjet da se trošak takvog izuzeća ne prenosi na druge korisnike;

- (c) naknade se utvrđuju po kalendarskoj godini na temelju utvrđenih troškova ili se mogu utvrditi za cijelo referentno razdoblje na temelju utvrđenih troškova uz osiguranje da ukupni prihodi tijekom dotičnog referentnog razdoblja ne prelaze zbroj prihoda u slučaju da su naknade utvrđene po kalendarskoj godini tijekom istog referentnog razdoblja;
- (d) usluge u zračnoj plovidbi mogu ostvarivati dovoljan prihod kako bi omogućile razuman prinos na imovinu radi doprinosa potrebnim kapitalnim poboljšanjima;
- (e) naknade odražavaju troškove usluga u zračnoj plovidbi i opreme stavljene na raspolaganje korisnicima zračnog prostora, uzimajući u obzir relativne proizvodne kapacitete različitih vrsta zrakoplova;
- (f) naknadama se potiče sigurno, učinkovito, djelotvorno i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i isplativosti, kao i ispunjavanja ciljeva učinkovitosti, te se potiče pružanje integriranih usluga, smanjujući pritom utjecaj zrakoplovstva na okoliš. Za potrebe točke (f) i u vezi s nacionalnim planovima učinkovitosti ili planovima učinkovitosti funkcionalnih blokova zračnog prostora nacionalna nadzorna tijela mogu uspostaviti mehanizme, uključujući poticaje koji se sastoje od financijskih prednosti i nedostataka, za poticanje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i/ili korisnika zračnog prostora da pruže potporu poboljšanjima u pružanju usluga u zračnoj plovidbi u smislu povećanog kapaciteta, smanjenog broja kašnjenja i održivog razvoja, održavajući pritom optimalnu razinu sigurnosti.

10. Komisija donosi mjere kojima se utvrđuju pojedinosti postupka za primjenu stavaka od 1. do 9. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

Članak 14.

Pregled usklađenosti s člancima 12. i 13.

1. Komisija u suradnji s državama članicama osigurava kontinuirani pregled usklađenosti s načelima i pravilima iz članaka 12. i 13. Komisija nastoji uspostaviti potrebne mehanizme za iskorištavanje stručnosti Eurocontrola te dijeli rezultate pregleda s državama članicama, Eurocontrolom i predstavnicima korisnika zračnog prostora.
2. Na zahtjev jedne ili više država članica koje smatraju da se načela i pravila iz članaka 12. i 13. ne primjenjuju ispravno, ili na vlastitu inicijativu, Komisija provodi istraživanje svakog navodnog nepridržavanja ili neprimjenjivanja tih načela i/ili pravila. Ne dovodeći u pitanje članak 32. stavak 1., Komisija dijeli rezultate istrage s državama članicama, Eurocontrolom i predstavnicima korisnika zračnog prostora. Komisija u roku od dva mjeseca od primitka zahtjeva, nakon što je saslušala dotičnu državu članicu, odlučuje o usklađenosti s člancima 12. i 13. te o tome može li se mjera i dalje primjenjivati. Ti se provedbeni akti donose prema savjetodavnom postupku iz članka 27. stavka 2.

Članak 15.

Zajednički projekti

1. Provedbu glavnog plana ATM-a mogu podupirati zajednički projekti. Ti projekti podupiru ciljeve ove Uredbe za poboljšanje učinkovitosti europskoga zrakoplovnog sustava i ATM-a/ANS-a u ključnim područjima kao što su kapacitet, učinkovitost letova te isplativost, kao i okolišna održivost, u okviru prevladavajućih ciljeva sigurnosti.
- 1.a Komisija može uspostaviti zajedničke projekte za provedbu ključnih operativnih promjena koje su utvrđene u glavnom planu ATM-a i koje imaju utjecaj na cijelu mrežu. Zajedničkim projektima utvrđuju se funkcije ATM-a koje su razvijene za uvođenje, zajedno s vremenskim rasporedom i zemljopisnim područjem uvođenja te zahtijeva njihovo uvođenje na pravovremen, usklađen i sinkroniziran način.
2. Komisija također može usvojiti mjere kojima se uspostavlja upravljanje zajedničkim projektima i utvrđuju poticaji za njihovo uvođenje. Ovim se mjerama ne dovode u pitanje mehanizmi uvođenja projekata u vezi s funkcionalnim blokovima zračnog prostora o kojima su se dogovorile stranke u tim blokovima.
3. Zajednički projekti mogu se smatrati prihvatljivima za financiranje od strane Unije u višegodišnjem financijskom okviru. U tu svrhu i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica da odlučuju o upotrebi svojih financijskih sredstava, Komisija provodi neovisnu analizu troškova i koristi te odgovarajuća savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima u skladu s člankom 28., istražujući sve odgovarajuće načine za financiranje njihovog uvođenja. Prihvatljivi troškovi uvođenja zajedničkih projekata pokrivaju se u skladu s načelima transparentnosti i nediskriminacije.
- 3.a Provedbeni akti iz stavaka 1.a i 2. donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

Funkcionalni blokovi zračnog prostora

1. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere da osiguraju uspostavu i provedbu funkcionalnih blokova zračnog prostora s ciljem postizanja potrebnog kapaciteta i učinkovitosti mreže za upravljanje zračnim prometom unutar jedinstvenog europskog neba i sve integriranijeg²⁰ pružanja ATM-a/ANS-a te održavanja visoke razine sigurnosti i doprinosa cjelokupnoj učinkovitosti sustava zračnog prometa i smanjenom utjecaju na okoliš.
2. Funkcionalni blokovi zračnog prostora uspostavljaju se na temelju sporazuma između država članica i, kad god je to korisno, uz potporu industrijskih partnerstava kako je utvrđeno u članku 16.a.
3. Države članice, nacionalna nadzorna tijela te pružatelji ATM-a/ANS-a međusobno surađuju u najvećoj mogućoj mjeri kako bi osigurali usklađenost s ovim člankom. Suradnja po potrebi može uključivati i nacionalna nadzorna tijela i pružatelje ATM-a/ANS-a iz trećih zemalja koje sudjeluju u funkcionalnim blokovima zračnog prostora.

²⁰ Sljedeća rečenica dodat će se na kraju uvodne izjave 25. radi objašnjenja odredbe o postupnoj integraciji pružanja ATM-a/ANS-a, uključujući upravljanje zračnim prostorom. „Postupna integracija pružanja ATM-/ANS-a može se postići, između ostalog, putem integriranog pružatelja usluga ili, prema potrebi, putem radnih aranžmana dvaju ili više pružatelja usluga u zračnoj plovidbi”.

4. Funkcionalni blokovi zračnog prostora posebno su:

- (a) poduprti sigurnosnim okvirom;
- (b) dizajnirani da doprinose postizanju ciljeva učinkovitosti utvrđenih u skladu s člankom 11.;
- (c) [...]
- (d) [...]
- (e) opravdani svojom ukupnom dodanom vrijednošću, kao i najučinkovitijom upotrebom tehničkih i ljudskih resursa²¹ na temelju analiza troškova i koristi;
- (f) po potrebi osiguravaju neometan i fleksibilan prijenos nadležnosti za kontrolu zračnog prometa između jedinica pružanja usluga u zračnom prometu;

²¹ Predsjedništvo predlaže sljedeću uvodnu izjavu kao pojašnjenje: „*Države članice dužne su osigurati da FAB u kojem sudjeluju ima potencijal za postupno postizanje ukupne dodane vrijednosti, uključujući u korištenju zračnim prostorom, kao i tehničkim i ljudskim resursima. Najučinkovitije korištenje tehničkim i ljudskim resursima u funkcionalnom bloku zračnog prostora može se, između ostalog, ostvariti putem sljedećeg:*

- *zajedničkim osposobljavanjem i infrastrukturuom za osposobljavanje osoblja za usluge u zračnoj plovidbi;*
- *sinkroniziranim životnim ciklusima tehničkih sustava ATM-a;*
- *usklađenim sustavima i alatima ATM-a;*
- *racionalizacijom rashoda od kapitala koja na odgovarajući način rješava sve razvoje događaja potrebne za dugoročno održiv ATM;*
- *koordinacijom planova ulaganja ANSP-a;*
- *uspostave zajedničkih nadzornih centara kada se time ostvaruju prednosti;*
- *razvojem zajedničke infrastrukture CNS-a;*
- *prekogranično pružanje usluga ili prekogranične ovlasti za ANS;*
- *koordiniranim pružanjem AIS-a;*
- *konvergencijom nadzornih struktura koje uključuju NSA;*
- *zajedničkim mjerama za hitne situacije.*”

- (g) [...]
- (h) usklađeni s uvjetima koji proizlaze iz regionalnih sporazuma sklopljenih u okviru ICAO-a;
- (i) poštuju regionalne sporazume koji su na snazi na dan stupanja ove Uredbe na snagu, posebice one koji uključuju europske treće zemlje.

4.a Funkcionalni blokovi zračnog prostora ispunjavaju i sljedeće zahtjeve u koordinaciji s upraviteljem mreže kako je određeno u članku 17.:

- omogućiti fleksibilnu upotrebu zračnog prostora na najučinkovitiji način koji je moguće postići, uzimajući u obzir zahtjeve zračnog prometa za civilne i vojne korisnike zračnog prostora;
- omogućiti najučinkovitije planiranje zračnog prostora koje se može postići;
- osigurati dosljednost s europskom mrežom ruta uspostavljenom u skladu s člankom 17.;
- osiguravati kompatibilnost između različitih konfiguracija zračnog prostora.

5. Zahtjevi iz ovog članka mogu se ispuniti sudjelovanjem država članica, nacionalnih nadzornih tijela i pružatelja ATM-a/ANS-a u jednom ili više funkcionalnih blokova zračnog prostora.

6. [...] (*premješteno u članak 9. stavak 5.*)

7. Države članice obavještavaju Komisiju o uspostavljanju i bilo kakvim promjenama funkcionalnih blokova zračnog prostora, a posebno o sporazumima između država članica i odlukama o zajedničkom određivanju. Prije obavješćivanja Komisije o uspostavljanju funkcionalnog bloka zračnog prostora, dotična država članica (države članice) dostavlja(ju) Komisiji, drugim državama članicama i ostalim zainteresiranim stranama odgovarajuće informacije, pružajući im tako mogućnost da daju svoje primjedbe.
- 7.a Sporazum prema kojemu se uspostavlja funkcionalni blok zračnog prostora sadrži potrebne odredbe o načinu na koji se blok može izmijeniti i kako se država članica može povući iz bloka, kao i prijelazne odredbe.
8. Kada između dvije ili više država članica dođe do poteškoća u vezi s funkcionalnim blokom zračnog prostora koji se tiče zračnog prostora pod njihovom nadležnošću, dotične države članice mogu zajednički zatražiti mišljenje Odbora o tom problemu. Mišljenje se upućuje dotičnim državama članicama. Ne dovodeći u pitanje stavak 6., države članice uzimaju to mišljenje u obzir kako bi se pronašlo rješenje.
9. Nakon što od država članica primi obavijesti iz stavka 7., Komisija ocjenjuje ispunjenje zahtjeva iz stavaka 4. i 4.a svakog funkcionalnog bloka zračnog prostora te predstavlja rezultate državama članicama da bi se o njima raspravilo. Ako Komisija smatra da jedan ili više funkcionalnih blokova zračnog prostora ne ispunjavaju zahtjeve, pokrenut će razgovor s dotičnom državom članicom s ciljem postizanja konsenzusa o mjerama potrebnima za ispravljanje stanja.

10. Uspostava funkcionalnog bloka zračnog prostora može se temeljiti na operativnom planu u kojem se opisuju mjere koje trebaju poduzeti pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, nacionalna nadzorna tijela i drugi dotični dionici kako bi se ispunili zahtjevi iz stavaka 4. i 4.a. Komisija se obavještava o tom operativnom planu ako je on izrađen. Prije izrade operativnog plana države članice koje sudjeluju u funkcionalnom bloku zračnog prostora osiguravaju da su zainteresiranim stranama pružene odgovarajuće informacije i da imaju mogućnost očitovanja.
11. Komisija može donijeti mjere u vezi s informacijama koje trebaju pružiti države članice iz stavka 7. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.
12. Ovaj članak ne dovodi u pitanje sporazum o funkcionalnim blokovima zračnog prostora između država članica koji postoji na dan stupanja ove Uredbe na snagu.²²

Članak 16.a

Industrijska partnerstva

1. Pružatelji ATM-a/ANS-a nastoje sklopiti industrijska partnerstva kako bi se pružila potpora provedbi jedinstvenog europskog neba i poboljšao rad europske mreže ATM-a. Industrijska partnerstva mogu se sklopiti neovisno o funkcionalnim blokovima zračnog prostora, unutar jednog ili više funkcionalnih blokova zračnog prostora ili njihovih dijelova.

²² Komisija predlaže da se doda sljedeći tekst: „i koji je u skladu s važećim zakonodavstvom u vrijeme njihove uspostave.”

2. Industrijska partnerstva su dogovori o suradnji sklopljeni kako bi se poboljšala učinkovitost barem jednog od ključnih područja učinkovitosti programa mjerenja učinkovitosti iz članka 11. Industrijska partnerstva sklapaju se između dvaju ili više partnera koji doprinose pružanju jedne ili više usluga u zračnoj plovidbi. Industrijska partnerstva mogu uključivati druge dionike uz pružatelje usluga u zračnoj plovidbi.
3. [...]
4. Pružatelji usluga ATM-a/ANS-a koji sklope industrijska partnerstva o svojem poslovanju redovito izvješćuju države članice odgovorne za njihov nadzor.

Članak 17.

Upravljanje mrežom i projektiranje

1. Funkcije i usluge mreže za upravljanje zračnim prometom (ATM) omogućuju optimalnu uporabu zračnog prostora te korisnicima zračnog prostora osiguravaju uporabu preferiranih putanja, omogućujući pritom maksimalan pristup zračnom prostoru i uslugama u zračnoj plovidbi. Ove mrežne funkcije i usluge usmjerene su na potporu inicijativa na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora i izvode se na način koji uzima u obzir razdvajanje regulatornih i operativnih zadaća.²³
2. Kako bi se postigli ciljevi iz stavka 1. i ne dovodeći u pitanje odgovornosti država članica u vezi s nacionalnim rutama i strukturama zračnog prostora, Komisija osigurava da upravitelj mreže izvodi sljedeće zadaće:
 - (a) projektiranje europske mreže ruta i podupiranje optimizacije projektiranja zračnog prostora putem suradnje s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, nadležnim tijelima država članica i funkcionalnim blokovima zračnog prostora iz članka 16.;
 - (b) koordinacija oskudnih resursa u okviru zrakoplovnih frekvencijskih pojaseva koje upotrebljava opći zračni promet, posebice radijskih frekvencija, kao i koordinacija šifri radarskih transpondera;
 - (c) središnja usluga upravljanja protokom zračnog prometa;
 - (d) osiguravanje zrakoplovnoga informacijskog portala u skladu s člankom 23.;

²³ Predsjedništvo predlaže uključivanje sljedećeg pojašnjenja u uvodnu izjavu: „*Cilj djelovanja i usluga mreže trebao bi biti ostvarenje koristi u pogledu rezultata te uštede EATMN-u, bez preklapanja ili udvostručavanja uloga i nadležnosti ANSP-a, Zajedničkog pothvata SESAR, rukovoditelja uspostave ili EASA-e.*”

- (e) [...];
- (f) središnja funkcija za koordinaciju prilikom mrežne krize
- (g) usluga ili usluge podrške ili njihovi dijelovi, podložno zahtjevima iz članka 10. stavka 5.

Zadaće navedene u ovom stavku ne uključuju donošenje obvezujućih mjera općeg opsega ili provođenje političke diskrecije. One uvažavaju prijedloge utvrđene na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora. Izvode se u suradnji s vojnim tijelima u skladu s dogovorenim postupcima u vezi s fleksibilnom uporabom zračnog prostora.

Nakon savjetovanja s Odborom i u skladu s postupkom iz stavka 4. Komisija može imenovati Eurocontrol ili drugo nepristrano, nadležno tijelo da izvršava zadaće upravitelja mreže. Te se zadaće izvršavaju na nepristran i ekonomičan način te se obavljaju u ime država članica i dionika. One podliježu odgovarajućem upravljanju pri kojem se priznaju razdvojene odgovornosti za pružanje usluga i regulaciju, uzimajući u obzir potrebe cjelokupne mreže ATM-a, uz potpunu uključenost korisnika zračnog prostora i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi te operatora zračnih luka.

3. Komisija može u vezi s popisom iz stavka 2. odrediti zadaće, posebno one povezane s uslugama podrške ako ih, u skladu s člankom 10. stavkom 5., središnje izvršava upravitelj mreže. Ti se provedbeni akti donose postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

4. Komisija donosi detaljna pravila u vezi s:

- (a) postupcima koordinacije i usklađivanja radi poboljšanja učinkovitosti upravljanja zrakoplovnim frekvencijama, uključujući razvoj načela i kriterija;
- (b) središnjom funkcijom za koordinaciju ranog utvrđivanja i rješavanja frekvencijskih potreba u pojasevima dodijeljenima europskom općem zračnom prometu radi potpore projektiranju i radu europske zrakoplovne mreže;
- (c) dodatnim mrežnim funkcijama i uslugama utvrđenima u glavnom planu ATM-a;
- (d) dogovorima za zajedničko odlučivanje država članica, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i upravitelja mreže za zadaće iz stavka 2.;
- (e) dogovorima za upravljanje upravitelja mreže da djeluje kao neovisno i ekonomično tijelo za mrežno pružanje funkcija i usluga koje uključuju sve dotične operativne dionike;
- (f) dogovorima za savjetovanje s odgovarajućim dionicima postupka odlučivanja, na nacionalnoj i europskoj razini; i

- (g) dijeljenjem zadaća i odgovornosti između funkcije upravitelja mreže i nacionalnih upravitelja frekvencija u okviru radijskog spektra koji je općem zračnom prometu dodijelila Međunarodna telekomunikacijska unija, osiguravajući da nacionalne funkcije upravljanja frekvencijama nastave obavljati one zadaće u vezi s frekvencijom koje nemaju utjecaja na mrežu. U tim slučajevima koji nemaju utjecaja na mrežu nacionalni upravitelji frekvencija surađuju s upraviteljem mreže radi optimizacije uporabe frekvencija.
- (h) podjelom zadaća i odgovornosti između upravitelja mreže, država članica i pružatelja usluga u zračnom prometu u okviru podupiranja projektiranja zračnog prostora; posebno:
- i. upravitelj mreže radi u suradnji s državama članicama i pružateljima usluga u zračnom prometu na nacionalnoj razini ili razini funkcionalnih blokova zračnog prostora kako bi se utvrdili i ocijenili nedostaci u projektiranju zračnog prostora i neusklađenosti između različitih konfiguracija zračnog prostora;
 - ii. države članice i pružatelji usluga u zračnom prometu, u suradnji s upraviteljem mreže, izrađuju korektivne mjere za rješavanje tih utvrđenih nedostataka kako bi zadovoljili potrebe svih korisnika zračnog prostora i operatora aerodroma u najvećoj mogućoj mjeri;
 - iii. podložno relevantnim odlukama nadležnih tijela na nacionalnoj razini ili razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, pružatelji usluga u zračnom prometu provode te mjere, bilo individualno bilo zajednički unutar funkcionalnih blokova zračnog prostora, u suradnji s upraviteljem mreže.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

5. Aspekti projektiranja zračnog prostora, osim onih iz stavka 2., stavka 4. točke (c) i stavka 4. točke (h), rješavaju se na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora. Pri postupku projektiranja uzimaju se u obzir zahtjevi zračnog prometa, sezonska narav i složenost, planovi mjerenja učinkovitosti i uz sveobuhvatno savjetovanje s relevantnim korisnicima zračnog prostora ili relevantnim skupinama koje zastupaju korisnike zračnog prostora te, prema potrebi, s vojnim tijelima.

Članak 18.

Odnosi između pružatelja usluga

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi mogu se koristiti uslugama drugih pružatelja usluga koji posjeduju svjedodžbu ili su prijavljeni u Uniji kao i uslugama vojnih pružatelja usluga u skladu s člankom 1. stavkom 3. Uredbe (EZ) 216/2008.
2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi svoj radni odnos formaliziraju pismenim sporazumima ili istovrijednim pravnim aranžmanima, navodeći posebne dužnosti i funkcije koje preuzima svaki pružatelj te omogućujući razmjenu operativnih podataka između svih pružatelja usluga u vezi s općim zračnim prometom. O tim se aranžmanima obavješćuje nadležna nacionalna nadzorna tijela.
3. U slučajevima koji uključuju pružanje usluga zračnog prometa potrebno je odobrenje dotične države članice. U slučajevima pružanja meteoroloških usluga, potrebno je odobrenje dotičnih država članica ako su one odredile pružatelja usluga na isključivoj osnovi u skladu s člankom 9. stavkom 1.

Članak 19.

Odnosi s dionicima

Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi uspostavljaju mehanizme za savjetovanje kako bi se savjetovali s relevantnim skupinama korisnika zračnog prostora i operatora aerodroma o svim značajnim problemima povezanim s pruženim uslugama, među ostalim relevantnim promjenama konfiguracija zračnog prostora ili strateškim investicijama koje imaju relevantan učinak na pružanje ATM-a/ANS-a i naknade. Savjetovanje se provodi na način koji odgovara području primjene pruženih usluga.

Članak 20.

Odnosi s vojnim vlastima

Države članice, u smislu zajedničke prometne politike, poduzimaju potrebne korake kako bi osigurale uspostavljanje ili obnavljanje pismenih sporazuma ili jednakovrijednih pravnih aranžmana između nadležnih civilnih i vojnih vlasti u odnosu na upravljanje posebnim blokovima zračnog prostora.

Članak 21.

Transparentnost računa

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi dužni su, bez obzira na svoj vlasnički sustav ili pravno uređenje, sastavljati, podnositi na reviziju i objavljivati financijska izvješća. Ta izvješća trebaju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je usvojila Unija. Kada zbog pravnog statusa pružatelja usluga potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim standardima nije moguća, pružatelj usluga nastojat će takvu sukladnost postići u najvećoj mogućoj mjeri.
2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi u svim slučajevima objavljuju godišnje izvješće te se nad njima redovito izvršava neovisna revizija.
3. Prilikom pružanja paketa usluga pružatelji usluga u zračnoj plovidbi utvrđuju i objavljuju troškove i prihod koji nastaju od usluga u zračnoj plovidbi, raščlanjene u skladu sa sustavom obračuna naknada za usluge u zračnoj plovidbi iz članaka 12. i 13. te, prema potrebi, vode konsolidirane financijske izvještaje za druge usluge, koje nisu usluge u zračnoj plovidbi, kao što bi bili obavezni činiti da predmetne usluge pružaju zasebna poduzeća.
4. Države članice određuju nadležna tijela koja imaju pravo pristupa računima pružatelja usluga koji usluge pružaju u zračnom prostoru u njihovoj nadležnosti.
5. Države članice mogu primijeniti prijelazne odredbe članka 9. Uredbe (EZ) br. 1606/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. srpnja 2002. o primjeni međunarodnih računovodstvenih standarda²⁴ na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi na koje se ta Uredba odnosi.

²⁴ SL L 243, 11.9.2002., str. 1.

Članak 22.

Pristup podacima i njihova zaštita

1. Kada je riječ o općem zračnom prometu, u stvarnom se vremenu između svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora i zračnih luka razmjenjuju odgovarajući operativni podaci radi zadovoljavanja njihovih operativnih potreba. Podaci se upotrebljavaju samo u operativne svrhe.
2. Pristup odgovarajućim operativnim podacima na nediskriminirajućoj se osnovi odobrava odgovarajućim tijelima, pružateljima usluga u zračnoj plovidbi koji posjeduju svjedodžbu ili su prijavljeni, korisnicima zračnog prometa i zračnim lukama, ne dovodeći u pitanje interese sigurnosne ili obrambene politike.
3. Pružatelji usluga koji posjeduju svjedodžbu ili su prijavljeni, korisnici zračnog prostora i zračne luke uspostavljaju standardne uvjete pristupa svojim odgovarajućim operativnim podacima, osim onima navedenima u stavku 1. Nacionalna nadzorna tijela odobravaju takve standardne uvjete. Komisija može utvrditi mjere za postupke kojih se treba pridržavati prilikom razmjene podataka te za vrstu dotičnih podataka u odnosu na te uvjete pristupa i njihovo odobravanje. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

POGLAVLJE IV. ZRAČNI PROSTOR I INTEROPERABILNOST

Članak 23.

Elektroničke zrakoplovne informacije

1. Ne dovodeći u pitanje objavljivanje zrakoplovnih informacija država članica, te na način koji odgovara tom objavljivanju, Komisija u suradnji s upraviteljem mreže osigurava dostupnost elektroničkih zrakoplovnih informacija visoke kvalitete, predstavljenih na usklađen način i služeći zahtjevima svih odgovarajućih korisnika u smislu kvalitete podataka i pravodobnosti.
2. Za potrebe stavka 1., Komisija osigurava razvoj infrastrukture za zrakoplovne informacije u cijeloj Uniji u obliku elektroničkoga integriranog portala za obavješćivanje s neograničenim pristupom za zainteresirane dionike. Ta infrastruktura integrira pristup potrebnim elementima podataka i njihovo pružanje kao takvih, ali bez ograničavanja na zrakoplovne informacije, informacije ureda za izvješćivanje o uslugama zračnog prometa (ARO), meteorološke informacije i informacije upravljanja protokom.
3. Komisija donosi mjere za uspostavljanje i provedbu integriranoga elektroničkog portala za obavješćivanje. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

Članak 23.a²⁵

Fleksibilno korištenje zračnog prostora

1. Uzimajući u obzir organizaciju vojnih aspekata pod svojom odgovornošću, države članice unutar jedinstvenog europskog neba osiguravaju ujednačenu primjenu koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora kako je opisuje ICAO i kako ju je razvio Eurocontrol, da bi se olakšalo upravljanje zračnim prostorom i upravljanje zračnim prometom u okviru zajedničke prometne politike i u skladu s glavnim planom ATM-a.
2. U okviru zajedničke prometne politike države članice jedanput godišnje izvješćuju Komisiju o primjeni koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora u odnosu na zračni prostor pod svojom odgovornošću.
3. Kada se, posebno nakon izvješća koja dostave države članice, utvrdi da je potrebno učvršćivanje i usklađivanje primjene koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora unutar jedinstvenog europskog neba, Komisija donosi mjere u kontekstu zajedničke prometne politike. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

²⁵ Prethodno članak 7. Uredbe 551/2004, usklađen s UFEU-om.

Članak 24.

Tehnološki razvoj i interoperabilnost upravljanja zračnim prometom

1. Komisija donosi detaljna pravila za promicanje tehnološkog razvoja i interoperabilnosti upravljanja zračnim prometom u vezi s razvojem i uvođenjem glavnog plana ATM-a. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3., prije provedbe glavnog plana ATM-a.
2. U odnosu na pravila iz stavka 1. primjenjuje se članak 17. stavak 2. točka (b) Uredbe (EZ) br. 216/2008. Komisija prema potrebi traži da EASA uključi ta pravila u godišnji program rada iz članka 56. te Uredbe.

POGLAVLJE V. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 25.

Prilagodba prilogâ

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 26. radi izmjene²⁶ uvjeta u vezi sa svjedodžbama koje će se dodijeliti pružateljima usluga u zračnoj plovidbi navedenima u odjeljku 2. točkama (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) Priloga II. kako bi se uzelo u obzir iskustvo koje su stekla nacionalna nadzorna tijela primjenjujući te zahtjeve i uvjete ili razvoj sustava upravljanja zračnim prometom u smislu interoperabilnosti i integriranog pružanja usluga u zračnoj plovidbi.

²⁶ Prilog I. sada je spojen s Prilogom V. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

Izvršavanje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Delegiranje ovlasti iz članka 25. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [datum objave ove Uredbe]. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 25. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Od posebne je važnosti da Komisija prije donošenja navedenih delegiranih akata postupi u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući sa stručnjacima država članica. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

²⁷ Komisija je uložila rezervu na članke 26. i 27. te posebno na članak 26. stavak 4.

5. Delegirani akt donesen na temelju članka 25. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne uloži nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 27.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za jedinstveno nebo, dalje u tekstu „Odbor”, sastavljen od dva predstavnika svake države članice kojim predsjedava Komisija. Odbor osigurava odgovarajuće uvažavanje interesa svih kategorija korisnika. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
4. Ako odbor ne dostavi nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 28.

Savjetovanje Komisije s dionicima

1. Komisija uspostavlja mehanizme na razini Unije radi savjetovanja o pitanjima u vezi s provedbom ove Uredbe, prema potrebi. Posebni Odbor za sektorski dijalog osnovan Odlukom Komisije 98/500/EZ uključen je u savjetovanje.
2. Dionici mogu biti:
 - pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - upravitelj mreže,
 - operatori zračne luke ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - korisnici zračnog prostora ili relevantne skupine koje ih predstavljaju,
 - vojska,
 - proizvođačka industrija,
 - predstavnička tijela profesionalnog osoblja te
 - nacionalni koordinatori zračnih luka.
3. Komisija državama članicama stavlja na raspolaganje rezultate savjetovanja.

Članak 29.

Savjetodavno tijelo za industriju

Ne dovodeći u pitanje ulogu Odbora i Eurocontrola, Komisija uspostavlja „savjetodavno tijelo za industriju” koje je sastavljeno od pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, udruženja korisnika zračnog prostora, predstavničkih tijela proizvođačke industrije i profesionalnog osoblja. Uloga tog tijela isključivo je savjetovanje Komisije o provedbi jedinstvenog europskog neba.

Članak 30.

Odnosi s trećim zemljama

Unija i njezine države članice imaju za cilj i podupiru proširenje jedinstvenog europskog neba na zemlje koje nisu članice Europske unije. Zbog toga nastoje, u okviru sporazuma sklopljenih sa susjednim trećim zemljama, proširiti primjenu ove Uredbe na te zemlje. Osim toga, nastoje surađivati s tim zemljama u kontekstu funkcionalnih blokova zračnog prostora, sporazumâ o funkcijama mreže ili u okviru sporazuma između Europske unije i Eurocontrola koji pruža opći okvir za pojačanu suradnju.

Članak 31.

Potpora drugih tijela

Komisija može zatražiti potporu nekih drugih tijela radi ispunjenja svojih zadaća iz ove Uredbe, između ostaloga i od Eurocontrola, u okviru sporazuma između EU-a i Eurocontrola.

Članak 32.

Povjerljivost

1. Niti nacionalna nadzorna tijela, djelujući u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom, niti Komisija, upravitelj mreže ili tijelo za ocjenu učinkovitosti ne smiju otkrivati informacije povjerljive prirode, posebno informacije o pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, njihovim poslovnim odnosima ili njihovim stavkama troškova.
2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo nacionalnih nadzornih tijela ili Komisije da otkriju informacije kada je to bitno za ispunjavanje njihovih dužnosti, a u tom slučaju takvo otkrivanje mora biti razmjerno i njime se moraju uzimati u obzir legitimni interesi pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora, zračnih luka i drugih odgovarajućih dionika u vezi sa zaštitom njihovih komercijalno povjerljivih podataka.
3. Informacije i podaci pruženi u skladu sa sustavom naplate pristojbi iz članka 12. javno se objavljuju.

Članak 33.

Kazne

Države članice utvrđuju pravila o kaznama koje se primjenjuju u slučaju povrede ove Uredbe, posebice na korisnike zračnog prostora i pružatelje usluga u zračnom prostoru. Predviđene kazne moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

Članak 34.

Pregledi i metode procjene učinka

1. Komisija povremeno preispituje primjenu ove Uredbe i na kraju svakog referentnog razdoblja iz članka 11. stavka 5.točke (d) izvješćuje Europski parlament i Vijeće. Kada je to u tu svrhu opravdano, Komisija može od država članica tražiti informacije bitne za primjenu ove Uredbe.
2. Izvješća sadrže procjenu rezultata postignutih korištenjem mjera sukladno ovoj Uredbi, uključujući odgovarajuće informacije o kretanjima u sektoru, posebice u vezi s gospodarskim, socijalnim i ekološkim aspektima, aspektima zapošljavanja i tehnološkim aspektima, kao i o kakvoći usluge, u svjetlu prvotnih ciljeva i s obzirom na buduće potrebe.

Članak 35.

Zaštitne mjere

Ova Uredba ne sprečava primjenu mjera države članice u onoj mjeri u kojoj je to potrebno za zaštitu bitnih interesa sigurnosne ili obrambene politike. Takve su mjere posebno one koje su nužne:

- (a) za nadzor zračnog prostora koji je pod njezinom nadležnošću u skladu s sporazumima ICAO-a za regionalni plan zračne plovidbe, uključujući sposobnost za detektiranje, utvrđivanje i ocjenjivanje svih zrakoplova koji upotrebljavaju takav zračni prostor s ciljem zaštite sigurnosti letova te poduzimanja mjera za osiguravanje sigurnosnih i obrambenih potreba,
- (b) u slučaju teških unutarnjih poremećaja koji utječu na održavanje zakona i reda,
- (c) u slučaju rata ili ozbiljnih međunarodnih napetosti koje predstavljaju prijetnju od rata,
- (d) za ispunjenje međunarodnih obveza države članice u vezi s očuvanjem mira i međunarodne sigurnosti,
- (e) radi provođenja vojnih operacija i obuke, uključujući potrebne mogućnosti za vježbe.

Članak 36.

[...]

Članak 37.

Stavljanje izvan snage

Uredbe (EZ) br. 549/2004, 550/2004 i 551/2004 stavljaju se izvan snage.

Uredba (EZ) 552/2004 stavlja se izvan snage osim

- članaka 5. i 6. i priloga III. i IV. Uredbi, koji se nastavljaju primjenjivati u svrhu izjava do stupanja na snagu relevantnih provedbenih mjera iz članka 8.b stavka 6. Uredbe (EZ) br. 216/2008,
- članaka 4. i 7. Uredbe koji se nastavljaju primjenjivati do stupanja na snagu relevantnih provedbenih mjera iz članka 24. i članka 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008.

Upućivanja na uredbe stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu III.

Članak 38.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 3. primjenjuje se 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe, osim u onim državama članicama koje obavijeste Komisiju u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe o svojoj odluci da uspostave nacionalna nadzorna tijela kao pravno odvojena tijela te se u tom slučaju članak 3. primjenjuje 48 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu

Za Europski Parlament

Za Vijeće

Predsjednik

Predsjednik

[izbrisano i uključeno u Prilog V. Uredbe o EASA-i (usp. dok. 15472/14)]

UVJETI U VEZI SA SVJEDODŽBAMA

1. U svjedodžbama se navodi:
 - (a) nacionalno nadzorno tijelo koje izdaje svjedodžbu;
 - (b) podnositelj zahtjeva (naziv i adresa);
 - (c) usluge i, ako je potrebno, djelatnosti za koje je pružatelju izdana svjedodžba;
 - (d) izjava o usklađenosti podnositelja zahtjeva sa zajedničkim zahtjevima, kako je utvrđeno u članku 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008;
 - (e) datum izdavanja i rok valjanosti svjedodžbe.
2. Dodatni uvjeti u vezi sa svjedodžbama mogu se, prema potrebi, odnositi na:
 - (a) nediskriminirajući pristup uslugama u zračnoj plovidbi za korisnike zračnog prostora i potrebna razina učinkovitosti takvih usluga, uključujući razine sigurnosti i interoperabilnosti;
 - (b) operativne specifikacije za određene usluge;
 - (c) rok do kojega je potrebno pružiti usluge;
 - (d) različita operativna oprema koja se treba koristiti u okviru određenih usluga;
 - (e) odvajanje ili ograničavanje onih usluga koje nisu povezane s uslugama u zračnoj plovidbi;
 - (f) ugovore, sporazume ili druge dogovore između pružatelja usluge i treće strane, a koji se odnose na uslugu(-e);

(g) pružanje informacija koje se opravdano zahtijevaju za provjeru sukladnosti usluga sa zajedničkim zahtjevima, uključujući operativne planove, financijske i operativne podatke i veće izmjene koje utječu na vrstu i/ili opseg pruženih usluga u zračnoj plovidbi;

(h) druge pravne uvjete koji nisu specifični za usluge u zračnoj plovidbi, poput onih koji se odnose na privremeno oduzimanje ili trajno oduzimanje svjedodžbe.

KORELACIJSKA TABLICA

Uredba 549/2004	Uredba 550/2004	Uredba 551/2004	Uredba 552/2004	Ova Uredba
Članak 1. stavci od 1. do 3.				Članak 1. stavci od 1. do 3.
		Članak 1. stavak 3.		Članak 1. stavak 4.
Članak 1. stavak 4.				Članak 1. stavak 5.
	Članak 1.			-----
		Članak 1. stavci 1., 2. i 4.		-----
			Članak 1.	-----
Članak 2. stavci od 1. do 35.				Članak 2. stavci od 1. do 35.
				Članak 2. stavci od 36. do 38.
Članak 2. stavci 17., 18., 23., 24., 32., 35., 36.				-----
Članak 3.				-----
Članak 4. stavci 1. i 2.				Članak 3. stavci 1. i 2.

				Članak 3. stavci 3. i 4.
Članak 4. stavak 3.				Članak 3. stavak 5.
				Članak 3. stavak 6.
Članak 3. stavci od 4. do 5.				Članak 3. stavci 7. i 8.
				Članak 3. stavak 9.
	Članak 2. stavak 1.			Članak 4. stavak 1.a
				Članak 4. stavci od 1.b do 1.g
	Članak 2. stavak 2.			Članak 4. stavak 2.
				Članak 5. stavci 1. i 2.
	Članak 2. stavci od 3. do 6.			Članak 5. stavci od 3. do 6.
	Članak 3. stavci 1. i 2.			Članak 6. stavci 1. i 2.
			Članak 8. stavci 1. i 3.	Članak 6. stavci 3. i 4.
				Članak 6. stavak 5.

			Članak 8. stavci 2. i 4.	-----
	Članak 6.			-----
Članak 10. stavak 1.				Članak 7. stavak 1.
				Članak 7. stavak 2.
	Članak 7. stavak 1.			Članak 8. stavak 1.
				Članak 8. stavak 2.
	Članak 7. stavci 4. i 6.			Članak 8. stavci 3. i 4.
	Članak 7. stavci 2., 3., 5. i od 7. do 9.			-----
	Članak 8.			Članak 9.
				Članak 10.
	Članak 9.			-----
Članak 11.				Članak 11.
	Članak 14.			Članak 12.
	Članak 15.			Članak 13.
	Članak 16.			Članak 14.

	Članak 15.a			Članak 15.
	Članak 9.a stavak 1.			Članak 16. stavci 1. i 3.
				Članak 16. stavak 2.
	Članak 9.a stavak 2. točka i.			-----
	Članak 9.a stavak 2.			Članak 16. stavak 4.
				Članak 16. stavak 5.
	Članak 9.a stavci od 3. do 9.			Članak 16. stavci od 6. do 12.
	Članak 9.b			-----
		Članak 6. stavci od 1. do 2.b		Članak 17. stavci 1. i 2.b
				Članak 17. stavci od 2.c do 2.e
		Članak 6. stavci od 3. do 4.d		Članak 17. stavci od 3. do 4.d
				Članak 17. stavak 4.e
		Članak 6. stavci od 4.e do 4.f		Članak 17. stavci 4.f i 4.g

		Članak 6. stavci 5. i 7.		Članak 17. stavci 5. i 6.
		Članak 6. stavci 8. i 9.		-----
	Članak 10.			Članak 18.
				Članak 19.
	Članak 11.			Članak 20.
	Članak 12.			Članak 21.
	Članak 13.			Članak 22.
		Članak 3.		-----
		Članak 3.a		Članak 23.
		Članak 4.		-----
		Članak 7.		-----
		Članak 8.		-----
			Članak 3.	Članak 24. stavci 1. i 2.
			[...]	-----
			Članak 2. [...]	-----
			Članci [...] od 4. do 7.	-----
	Članak 17. stavak 1.			Članak 25.

				Članak 26.
Članak 5. stavci od 1. do 3.				Članak 27. stavci od 1. do 3.
Članak 5. stavci 4. i 5.				-----
Članak 10. stavci 2. i 3.				Članak 28. stavci 1. i 2.
Članak 6.				Članak 29.
Članak 7.				Članak 30.
Članak 8.				Članak 31.
	Članak 4.			-----
			Članak 9.	-----
	Članak 18.			Članak 32.
Članak 9.				Članak 33.
Članak 12. stavci od 2. do 4.				Članak 34. stavci od 1. do 3.
Članak 12. stavak 1.				-----
	Članak 18.a			-----
		Članak 10.		-----
Članak 13.				Članak 35.
Članak 13.a				Članak 36.

			Članak 10.	-----
			Članak 11.	Članak 37.
	Članak 19. stavak 1.			Članak 38.
	Članak 19. stavak 2.			-----
	Prilog I.		Prilog V.	[...]
			Prilog I.	-----
	Prilog II.			Prilog II.
			Prilog II.	-----
				Prilog III.
			Prilog III.	-----
			Prilog IV.	-----
