

Brussels, 28 November 2014
(OR. en)

15732/14

Interinstitutional File:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

REPORT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Council

No. prev. doc.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
No. Cion doc.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588

Subject:	<i>Council meeting (<u>Transport</u>, <u>Telecommunications</u> and <u>Energy</u>) on 3 December 2014</i> Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the implementation of the Single European Sky (recast) - General approach
----------	---

I. INTRODUCERE

La 12 iunie 2013, Comisia a transmis Consiliului și Parlamentului European propunerea sus-menționată. Scopul acestei propuneri este de a îmbunătăți competitivitatea sistemului european de transport aerian și mai ales de a dezvolta suplimentar inițiativa privind cerul unic european (SES) prin intermediul unei reformări a pachetului legislativ existent privind SES și prin introducerea unor modificări la Regulamentul privind AESA, adoptat în 2009. Mai precis, reformarea pachetului privind cerul unic european (desemnată prin abrevierea SES II+) își propune să amelioreze procesul de supraveghere a normelor, sistemul de îmbunătățire a performanțelor, blocurile funcționale de spațiu aerian (FAB), orientarea spre client a furnizorilor de servicii și performanța globală.

În plus, pachetul SES II+ va simplifica cadrul legislativ prin eliminarea anumitor aspecte redundante din legislația actuală. Problemele principale abordate de propunere sunt eficiența insuficientă a serviciilor de navigație aeriană și fragmentarea sistemului de management al traficului aerian (ATM).

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL GRUPURILOR CONSILIULUI

Comisia a prezentat această propunere și evaluarea sa de impact Grupului de lucru pentru aviație (denumit în continuare „grupul de lucru”) la 2 septembrie 2013, în timpul președinției lituaniene, prezentarea fiind urmată de un schimb de opinii. Prima prezentare a propunerii a constituit catalizatorul reuniunii informale a miniștrilor transporturilor din UE intitulate „Cerul unic european – clădirea viitorului: viziunea 20XX” (Vilnius, 15-16 septembrie 2013). Schimbul de opinii a continuat în timpul președinției elene, cu ocazia reuniunii grupului de lucru desfășurate la 20 iunie 2014.

Prezenta propunere este strâns legată de cealaltă propunere din pachetul legislativ menționat anterior, Regulamentul de instituire a Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumit în continuare „Regulamentul AESA”). În cazul Regulamentului AESA, abordarea Președinției a fost să se examineze numai acele articole care sunt direct legate de propunerea de reformare SES II+. Această soluție a fost aleasă luând în considerare faptul că o propunere separată de revizuire generală a Regulamentului AESA în totalitate este preconizată a fi transmisă de către Comisie în cursul anului 2015.

Examinarea fiecărui articol în parte al propunerii de reformare SES II+ de către grupul de lucru a început în timpul președinției italiene la 4 iulie și a continuat intensiv în septembrie, octombrie și noiembrie 2014.

La 26 noiembrie 2014, proiectul de abordare generală a fost prezentat Comitetului Reprezentanților Permanenți (Coreper). În timpul acestei reuniuni, mai multe delegații și-au exprimat, în general, sprijinul pentru textul de compromis al Președinției, în timp ce altele și-au exprimat, din nou, preocupările legate de unele chestiuni și au prezentat noi propuneri de formulare. Președinția a luat act de preocupările delegațiilor și, pentru a soluționa unele chestiuni rămase nerezolvate și pentru a facilita obținerea unei abordări generale, a acceptat unele dintre propunerile prezentate de delegații.

Singura chestiune rămasă care mai trebuie discutată se referă la punerea în aplicare a propunerii de reformare a SES II+ în cazul aeroportului Gibraltar.

Modificările din anexa la prezentul raport comparativ cu anexa la raportul către Coreper sunt marcate prin caractere **aldine** și prin [...]. Toate delegațiile au formulat rezerve de examinare cu privire la noile modificări introduse în urma reuniunii Coreper.

Mai mult, Comisia își rezervă complet poziția privind întreaga propunere de compromis, în așteptarea negocierilor cu Parlamentul European. Alte preocupări și rezerve exprimate de Comisie apar în notele de subsol din anexa la prezentul raport.

UK a formulat o rezervă de examinare parlamentară.

III. __LUCRĂRILE DIN CADRUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European l-a numit raportor pentru acest dosar pe Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO). Parlamentul European a votat această propunere în primă lectură la 12 martie 2014.

IV. __CONCLUZIE

Având în vedere aspectele menționate anterior, în cadrul reuniunii sale din 3 decembrie 2014, Consiliul este invitat să examineze textul astfel cum figurează în anexa la prezentul raport, pentru a rezolva ultimele chestiuni rămase nesoluționate și pentru a adopta o abordare generală.

2013/0186 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind punerea în aplicare a cerului unic european ¹
(reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

**CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE**

Obiectul și domeniul de aplicare

Articolul 1

- (1) Prezentul regulament stabilește regulile pentru crearea și funcționarea efectivă a cerului unic european, cu scopul de a asigura normele actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă de rute, un spațiu aerian din ce în ce mai integrat ², sisteme de gestionare a rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență și interoperabilitate, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian.

¹ Pentru JO: „Prezentul Regulament se publică împreună cu Regulamentul AESA (CE) [nr. XXXXX.] Prin aceasta se asigură faptul că ambele regulamente intră în vigoare în același timp.

² Președinția propune explicarea conceptului de spațiu aerian integrat într-un considerent, după cum urmează: „În timp ce în spațiul aerian european serviciile de trafic aerian sunt furnizate de mai mulți furnizori, desemnați de unul sau mai multe state membre să își desfășoare activitatea pe bază exclusivă, fiecare păstrându-și propria responsabilitate pentru serviciile sale, aceste servicii ar trebui furnizate în cea mai mare măsură posibilă pe baza aceluiași concept operațional, cu aceleași proceduri operaționale și de asistență.”

- (2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 35. Prezentul regulament nu privește operațiile militare și instruirea militară.
- (3) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere drepturilor și îndatoririlor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”). În acest context, prezentul regulament își propune să sprijine, în domeniile reglementate de acesta, statele membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.
- (4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din cadrul regiunii OACI EUR ³, în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.
- (5) [...]. ^{4 5}

³ Comisia nu este de acord cu eliminarea trimeriei la regiunea NAT.

⁴ UK nu poate accepta adăugarea textului propus de Spania în nota de subsol nr. 5, întrucât TFUE stabilește clar că legislația UE în materie de aviație se aplică Gibraltarului. Gibraltarul este deja inclus în legislația SES existentă și nu există niciun motiv ca Gibraltarul să fie exclus de la participarea în continuare la aceste măsuri.

⁵ ES nu este de acord cu eliminarea alineatului 5 și propune adăugarea următorului alineat:
„Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a dispozițiilor din declarația comună a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul în legătură cu această dată a intrării în vigoare.”

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:
 - (a) de a împiedica coliziunile:
 - dintre aeronave și
 - în zona de manevră, între aeronave și obstacole, precum și
 - (b) de a accelera și menține un flux ordonat al traficului aerian;
- (2) „serviciu de control al aerodromului” înseamnă un serviciu ATC pentru traficul pe aerodrom;
- (3) „serviciu de informații aeronautice” înseamnă un serviciu stabilit în zona de acoperire definită, responsabil de furnizarea informațiilor aeronautice și a datelor necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;
- (4) „servicii de navigație aeriană (ANS)” înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere (CNS), servicii meteorologice pentru navigația aeriană (MET) și servicii de informații aeronautice (AIS);
- (5) „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care furnizează servicii de navigație pentru traficul aerian general;

- (6) „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană;
- (7) „managementul spațiului aerian” înseamnă o funcție sau un serviciu de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la maxim spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;
- (8) „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatare în traficul aerian general;
- (9) „gestionarea fluxului de trafic aerian” înseamnă o funcție sau un serviciu stabilit în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid, asigurând utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzător;
- (10) „managementul traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul funcțiilor sau serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și gestionarea fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;
- (11) „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii ATC (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);
- (12) „serviciu de control zonal” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate din zonele de control;
- (12a) „zonă de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se extinde în sus de la o limită specificată deasupra solului;

- (13) „serviciu de control de abordare” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care decolează sau aterizează;
- (14) „Planul general pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului ⁶, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) ⁷;
- (15) "criză de rețea" înseamnă o stare de incapacitate de a furniza servicii ATM/ANS la nivelul solicitat, având drept consecință o pierdere considerabilă a capacității rețelei, sau un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere, sau o perturbare semnificativă a fluxului de informații în una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;
- (16) „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană;
- (17) „certificat” înseamnă un document emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) sau de o autoritate națională de supervizare în orice formă, în conformitate cu dreptul aplicabil, care atestă că un furnizor de servicii ATM/ANS îndeplinește cerințele privind furnizarea unui anumit serviciu;
- (18) „servicii de comunicare” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicarea sol-sol, aer-sol și aer-aer, în scopuri legate de ATC;
- (18a) „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN) înseamnă ansamblul de sisteme enumerate în anexa V b la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 ... care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniune, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;

⁶ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

⁷ JO L 64, 2.3.2007, p. 1, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1361/2008 al Consiliului și prin Regulamentul nr. 219/2014 al Consiliului (JO L 352, 31.12.2008 și JO L 192, 1.7.2014).

- (19) „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);
- (20) „declarație” înseamnă, în scopul ATM/ANS, o declarație astfel cum este definită la articolul 3 litera (ea) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
- (20a) „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;
- (21) „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca fiind spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui considerat ca un continuum în care toate cerințele utilizatorilor trebuie să fie luate în considerare în măsura posibilului;
- (22) „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;
- (23) „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită asistență de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform dispozițiilor;
- (24) „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea ATM/ANS și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a introduce, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea consolidată dintre furnizorii de ATM/ANS sau, după caz, un furnizor integrat;

- (25) „trafic aerian general” înseamnă toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), instituită prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;
- (26) „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestuia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficientă a EATMN. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale;
- (27) „servicii meteorologice” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor prognoze, avertismente, buletine și observații meteorologice, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;
- (28) „servicii de navigație” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;
- (29) „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare pentru luarea deciziilor operaționale de către furnizorii de servicii de navigație, utilizatorii spațiului aerian, operatorii de aeroporturi și alți factori implicați;
- (30) „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau îmbunătățirea unui sistem;
- (31) „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru furnizarea de servicii ATC;
- (32) „servicii de supraveghere” înseamnă acele infrastructuri și servicii utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru separarea în condiții de siguranță;

- (33) „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și de sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;
- (34) „îmbunătățire” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;
- (35) „servicii transfrontaliere” înseamnă orice situație în care serviciile de navigație aeriană sunt furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii certificat într-un alt stat membru ;
- (36) „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a delegat sarcinile prevăzute de prezentul regulament și în conformitate cu articolele 8b și 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
- (37) „servicii de asistență” înseamnă servicii CNS (comunicație, navigație și supraveghere), MET (informații meteorologice) ⁸ și AIS (servicii de informare aeronautică).
- (37a) „plan de performanță” înseamnă diferitele planuri stabilite la nivel național, la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau la nivel de rețea cu scopul de a îmbunătăți performanța furnizorilor de ATM/ANS.
- (38) „obiective de performanță locale” înseamnă obiective de performanță adoptate de statele membre la nivel local, și anume la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, la nivel național, la nivelul zonelor de tarifyare sau la nivelul aeroporturilor.

⁸ Președinția propune adăugarea următoarei clarificări într-un considerent: *„În cazurile în care furnizorii de servicii MET sunt desemnați de către statele membre în conformitate cu articolul 9a, serviciile MET ar trebui excluse din serviciile de asistență furnizate în mod centralizat menționate la articolul 10 alineatul (5).”*

CAPITOLUL II

AUTORITĂȚI NAȚIONALE

Articolul 3

Autoritățile naționale de supervizare

- (1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supervizare care să își asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament.
- (1a) Autoritățile naționale de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. În mod concret, ele trebuie organizate, dotate cu angajați, gestionate și finanțate astfel încât să aibă posibilitatea de a-și exercita competențele în acest mod. *[mutat de la alineatul (5)]*
- (2) Autoritățile naționale de supervizare trebuie să fie independente, în special din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, de orice furnizori de servicii de navigație aeriană. Această independență nu împiedică entitățile respective să își exercite atribuțiile într-un cadru comun al funcției publice.

(2a) Autoritățile naționale de supervizare sunt distincte fie din punct de vedere juridic, fie din punct de vedere funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană.^{9 10}

(2b) În cazul în care autoritățile naționale de supervizare nu sunt distincte din punct de vedere juridic de furnizorii de servicii de navigație aeriană, statele membre vizate informează Comisia cu privire la măsurile pe care le-au luat pentru a se asigura că îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și documentează modul în care se realizează această separare, care să ateste eficacitatea independenței autorităților. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supervizare și furnizorul de servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supervizare nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic¹¹ al administrației care are autoritate asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește atribuțiile acestora menționate la articolul 4 și deciziile aferente. În plus, furnizorul de servicii de navigație aeriană nu are nicio putere de decizie asupra alocării bugetului autorității naționale de supervizare.

⁹ Președinția propune să se explice interpretarea acestei dispoziții în considerentul 10: „*Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de supervizare suficientă independență și suficiente resurse. Fără a aduce atingere controlului politic general exercitat de ministerul de resort, această independență ar trebui realizată, printre altele, printr-o separare a structurilor ierarhice [...] ale autorităților naționale de supervizare și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană. În acest scop, aceste entități ar trebui să își îndeplinească sarcinile fără interferențe reciproce în funcțiile și procesele decizionale.*”

¹⁰ Președinția propune următorul considerent nou pentru a explica conceptul de separare a autorităților naționale de supervizare care nu sunt distincte din punct de vedere juridic de furnizorii de servicii de navigație aeriană: „*Este esențial ca autoritățile naționale de supervizare să aplice acest regulament într-un mod uniform, inclusiv atunci când nu sunt organisme distincte din punct de vedere juridic. Statele membre ar trebui să se asigure că autoritățile naționale de supervizare sunt în măsură să îndeplinească sarcinile care le sunt încredințate în calitate de organisme distincte din punct de vedere funcțional, adică cu un nivel adecvat de independență și autonomie, în special față de furnizorii de servicii de navigație aeriană, astfel încât să se evite orice conflict de interese. În acest scop, autoritățile naționale de supervizare și personalul aflat sub controlul acestora ar trebui să își desfășoare activitatea într-o manieră care să le asigure autonomia și independența față de furnizorii de servicii de navigație aeriană printr-o împărțire adecvată, tangibilă și eficientă a atribuțiilor.*”

¹¹ Președinția propune următorul considerent nou: „*Ar trebui stabilite condiții specifice pentru a asigura independența din punct de vedere ierarhic între autoritatea națională de supervizare și furnizorul de servicii de navigație aeriană, ceea ce înseamnă că sarcinile menționate la articolul 4 și deciziile aferente ale autorității naționale de supervizare nu sunt influențate de nicio persoană care deține autoritate ierarhică asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană vizat.*”

- (3) Fără a aduce atingere alineatului (2), autoritățile naționale de supervizare pot fi cuplate, din punct de vedere organizațional, cu alte organisme de reglementare și/sau autorități responsabile cu siguranța.
- (4) [..]
- (5) [..]
- (6) Personalul autorităților naționale de supervizare:
- (a) este recrutat în conformitate cu procese clare și transparente care îi asigură independența;
 - (b) este selectat pe baza competențelor specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante sau sub rezerva unei formări corespunzătoare;
 - (c) acționează independent, evitând în special conflictele de interese dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor lor;
- (6a) ¹² Persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice evită orice interes direct sau indirect care ar putea fi considerat ca aducând prejudicii independenței lor și care ar putea influența exercitarea funcțiilor lor. În acest scop, acestea fac o declarație anuală de angajament și o declarație de interese indicând orice interes direct sau indirect.
- (7) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supervizare dețin resursele și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. Autoritățile naționale de supervizare își gestionează personalul în baza creditelor proprii care urmează să fie stabilite în funcție de sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea în conformitate cu articolul 4.

¹² Președinția propune adăugarea următorului considerent, pentru a clarifica conceptul de persoane responsabile cu luarea deciziilor strategice: „*Se înțelege că noțiunea de persoane responsabile cu luarea deciziilor strategice se aplică numai unui număr foarte limitat de angajați de rang înalt, în calitatea lor de cadre de conducere.*”

- (8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de supervizare, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu prezentul articol.
- (9) *[Eliminat. Conceptul este reflectat în trimiterea la cele mai bune practici de la articolul 5 alineatul (1)]*

Articolul 4

Sarcinile autorităților naționale de supervizare

- (1) În mod special, autoritățile naționale de supervizare prevăzute la articolul 3:
- (a) asigură supervizarea aplicării prezentului regulament, în special cu privire la funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză;
 - (b) acordă certificate furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supraveghează aplicarea condițiilor în care acestea au fost acordate;
 - (c) emit licențe, calificări, mențiuni și certificate pentru controlorii de trafic aerian în conformitate cu articolul 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supraveghează aplicarea condițiilor în care acestea au fost emise;
 - (d) întocmesc planuri de performanță și monitorizează punerea lor în aplicare în conformitate cu articolul 11;
 - (e) monitorizează punerea în aplicare a schemei de tarifyare în conformitate cu articolele 12 și 13;

- (f) aprobă condițiile de acces la datele operaționale în conformitate cu articolul 22, după caz;
 - (g) supervizează declarațiile și punerea în funcțiune a sistemelor;
 - (h) supraveghează punerea în aplicare a condițiilor în care se declară conformitatea și supraveghează respectarea continuă a conformității cu cerințele aplicabile.
- (2) Fiecare autoritate națională de supervizare organizează inspecții și evaluări corespunzătoare pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste acțiuni.

Cooperarea dintre autoritățile naționale de supervizare

- (1) **După caz**, autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații cu privire la activitatea lor și la principiile, cele mai bune practici și procedurile decizionale, precum și cu privire la aplicarea prezentului regulament. În acest sens, autoritățile naționale de supervizare pot participa și colabora în cadrul unei rețele care se întrunește la intervale regulate. Comisia și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA”) participă, coordonează și sprijină activitatea rețelei și îi adresează recomandări, atunci când este cazul.

Sub rezerva normelor privind protecția datelor prevăzute la articolul 22 din prezentul regulament și în Regulamentul (CE) nr. 45/2001, Comisia și AESA sprijină schimbul de informații, menționat în prezentul alineat la primul paragraf, între membrii rețelei, eventual cu ajutorul unor instrumente electronice, respectând totodată confidențialitatea informațiilor comerciale cu caracter sensibil ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

- (2) Autoritățile naționale de supervizare cooperează, după caz, inclusiv prin intermediul unor acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și derularea inspecțiilor și a evaluărilor. În acest scop, autoritățile naționale de supervizare pot contribui la un grup de experți ce urmează să fie înființat de AESA în vederea schimbului și a furnizării de expertiză în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (3) În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian care se extind asupra spațiului aerian aflat sub responsabilitatea a mai mult de un stat membru, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea prevăzută în prezentul articol cu privire la furnizorii de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii legate de aceste blocuri. Autoritățile naționale de supervizare în cauză pot întocmi un plan, precizând punerea în practică a acordului respectiv.
- (4) Autoritățile naționale de supervizare cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare a prezentului regulament și a cerințelor comune aplicabile adoptate în conformitate cu articolul 8b alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (5) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, dispozițiile menționate la alineatele (2) și (4) includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) și rezultatele acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii.
- (6) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la împărțirea responsabilităților privind sarcinile de supervizare, în cazul în care acest lucru este permis de legea națională.

Articolul 6

Entități calificate

- (1) Autoritățile naționale de supervizare pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile și evaluările menționate la articolul 4 alineatul (2) unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa V din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În plus, acestea pot alocă unor entități calificate o sarcină specifică de certificare sau de supraveghere, în conformitate cu articolul 13 din regulamentul respectiv.
- (2) Astfel de delegări acordate de o autoritate națională de supervizare sunt valabile pe teritoriul Uniunii pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. Autoritățile naționale de supervizare pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Uniune cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.
- (3) Statele membre informează Comisia, AESA și celelalte state membre cu privire la entitățile calificate cărora le-au fost delegate sarcini în conformitate cu alineatul (1), indicând domeniul de responsabilitate al fiecărei entități, numărul de identificare al acesteia, precum și orice modificări efectuate în acest sens. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista entităților calificate, numerele lor de identificare și domeniile lor de competență și actualizează permanent lista.
- (4) Statele membre se asigură că delegarea unei entități calificate care nu mai îndeplinește cerințele stabilite în anexa V din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 este retrasă. Statul membru informează imediat Comisia, AESA și celelalte state membre cu privire la aceasta.
- (5) Organismele desemnate înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ca organisme notificate în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 sunt considerate a fi entități calificate în sensul prezentului articol.

Articolul 7

Consultarea părților interesate

- (1) Statele membre și autoritățile naționale de supervizare stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate în punerea în aplicare a cerului unic european, în special în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor autorităților naționale de supervizare, astfel cum sunt descrise la articolul 4 alineatul (1) litera (d).
- (2) Părțile interesate pot include:
- furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile relevante de reprezentare a acestora,
 - operatorii de aeroporturi sau grupurile relevante de reprezentare a acestora,
 - utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante de reprezentare a acestora,
 - autoritățile militare,
 - industria producătoare,
 - organisme profesionale de reprezentare a personalului și
 - coordonatorii aeroportuari la nivel național.

CAPITOLUL III FURNIZAREA SERVICIILOR

Articolul 8

Certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană

- (1) Furnizarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Uniunii se face sub rezerva certificării de către autoritățile naționale de supervizare sau de către AESA în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (2) Procesul de certificare garantează totodată că solicitanții pot demonstra o capacitate financiară suficientă și că au obținut o asigurare corespunzătoare pentru acoperirea răspunderii, în cazul în care acest lucru nu este garantat de statul membru în cauză.
- (3) Certificatul oferă accesul fără discriminare la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, cu o atenție specială acordată siguranței. Certificarea face obiectul condițiilor prevăzute în anexa II.
- (4) Emiterea de certificate conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile statelor membre, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor din interiorul Uniunii.

- (5) ¹³ Sub rezerva alineatului (1), statele membre pot permite furnizarea de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian de care sunt direct responsabile sau într-un segment din acesta fără certificare, dacă furnizorul acestor servicii le oferă în primul rând mișcărilor de aeronave altele decât traficul aerian general. În aceste cazuri, statul membru vizat informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa și la măsurile luate pentru a asigura conformitatea deplină cu cerințele comune și pentru a oferi, în măsura în care este posibil, un nivel de siguranță cel puțin la fel de eficace ca cel impus prin cerințele esențiale prevăzute în anexele Va și Vb la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (6) Prezentul articol nu aduce atingere posibilității unei declarații în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Articolul 9

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

- (1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat sau o declarație valabilă în Uniune.

¹³ Vechile considerentele 15, 16 din Regulamentul nr. 550/2004, considerentele 6, 14, 16, 17 din Regulamentul nr. 551/2004, precum și considerentele 7 și 22 din Regulamentul nr. 549/2004 vor fi reintroduse. Va fi adăugată următoarea modificare la considerentul 17: „Operațiunile și antrenamentele militare ar trebui protejate ori de câte ori aplicarea principiilor și criteriilor comune prejudiciază desfășurarea lor în condiții de siguranță și eficiență. În aceste cazuri, acestea nu ar trebui să fie considerate drept o sursă de ineficiență, cu condiția aplicării eficiente a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.”

- (2) În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 18 alineatul (3) nu este împiedicată de faptul că sistemul lor legislativ național impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care furnizează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective să îndeplinească una dintre următoarele condiții:
- (a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre respective sau de către resortisanți ai acestora;
 - (b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre respective;
 - (c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre în cauză.
- (3) Statele membre definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru furnizarea la timp a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile. În cazul furnizării de servicii transfrontaliere, **prin desemnare comună**, statele membre hotărăsc de comun acord cu privire la drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorul de servicii desemnat, precum și cu privire la supervizare și aspectele relevante privind răspunderea.
- (4) Statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca acesta din urmă să facă obiectul unei certificări sau declarații în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (5) Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 16, care se extind asupra spațiului aerian de care sunt responsabile mai multe state membre, statele membre în cauză desemnează împreună, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de stabilirea blocului de spațiu aerian. Desemnările comune permit furnizorilor de servicii de trafic aerian să furnizeze servicii transfrontaliere în cadrul blocului funcțional de spațiu aerian. *[mutat de la articolul 16 alineatul (6)]*
- (6) Statele membre informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în cadrul prezentului articol privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în interiorul blocurilor de spațiu aerian specifice care au legătură cu spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor.

Articolul 9a

Desemnarea furnizorilor de servicii meteorologice ¹⁴

- (1) Statele membre pot desemna un furnizor de servicii meteorologice care să furnizeze toate datele meteorologice sau o parte din acestea în condiții de exclusivitate în tot spațiul aerian de care sunt responsabile, sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele legate de siguranță.
- (2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre în legătură cu orice decizie luată în cadrul prezentului articol cu privire la desemnarea unui furnizor de servicii meteorologice.

¹⁴ Președinția propune reintroducerea considerentului 15 din Regulamentul nr. 550/2004: „Pe baza analizei lor cu privire la considerentele legate de siguranță, statele membre ar trebui să desemneze unul sau mai mulți prestatori de servicii meteorologice cu privire la întreg spațiul aerian sau la o parte din acesta de care sunt responsabile, fără a fi nevoie să organizeze o licitație.”

Furnizarea de servicii de asistență

- (1) Statele membre pot aplica o abordare competitivă pentru furnizarea unuia sau mai multor servicii de asistență, în special pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire și în conformitate cu dreptul Uniunii.
- (1a) Fără a aduce atingere posibilității ca furnizorii de servicii de navigație aeriană să opereze un pachet de servicii, statele membre care au aplicat o abordare competitivă în conformitate cu alineatul (1) iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că nu există impedimente de ordin statutar sau de reglementare privind furnizorii de servicii de asistență care să aducă atingere capacității lor de a concura pe o bază echitabilă și nediscriminatorie.
- (1b) [...] ¹⁵ [*anterior, ultima teză a alineatului (1)*]
- (2) ¹⁶
- (3) [...]
- (4) [...]

¹⁵ Președinția propune adăugarea următorului considerent: „*Statele membre pot decide să organizeze furnizarea unuia sau mai multor servicii de asistență în condiții de piață. În acest caz, normele naționale ar trebui să continue să se aplice, inclusiv posibilitatea și modalitățile de limitare a accesului la piață, în conformitate cu principiile aplicabile de drept ale Uniunii.*”

¹⁶ Președinția propune înlocuirea acestui alineat cu următorul considerent: „*Orice studiu privind posibilitatea de armonizare a furnizării competitive de servicii de asistență ar trebui să se bazeze pe o analiză cost-beneficiu care să acopere cel puțin următoarele aspecte: impactul concurenței asupra furnizării serviciilor, eficiența din punctul de vedere al costurilor și calitatea serviciilor furnizate, siguranța serviciilor furnizate, capacitatea statelor membre de a își îndeplini obligațiile OACI și aspectele sociale.*”

5 (a) Comisia efectuează un studiu independent care evaluează fezabilitatea furnizării unor servicii de asistență în mod centralizat, atunci când se referă la operațiunile EATMN și informează comitetul cu privire la acesta. Studiul acoperă costurile și beneficiile globale estimate ale furnizării unui anumit serviciu de asistență sau unei părți a acestuia, în consultare cu statele membre și cu părțile interesate operaționale ¹⁷, în special în ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați. Totodată, studiul include aspecte legate de guvernanta, impactul asupra gestionării activelor, inclusiv asupra investițiilor, cerințe de securitate și de apărare, precum și valoarea adăugată pentru performanța rețelei ATM și pentru serviciile de navigație aeriană furnizate la nivel național.

¹⁷ Președinția propune introducerea la articolul 2 a următoarei definiții a părților interesate operaționale, preluată din Regulamentul (UE) nr. 677/2011: „*părți interesate operaționale înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi, coordonatorii de sloturi de aeroport și organismele de exploatare, precum și toate grupurile suplimentare de părți interesate considerate ca fiind relevante pentru fiecare funcție și serviciu*”.

- (b) În cazul unui rezultat pozitiv al studiului și fără a aduce atingere aranjamentelor instituite pentru furnizarea de servicii comune de asistență în cadrul articolului 16a, Comisia poate decide, în conformitate cu articolul 27 alineatul (3), că unul sau mai multe servicii de asistență sau părți ale acestora din domeniul operațiunilor EATMN pot fi furnizate în mod centralizat de către administratorul de rețea, sau de către un grup de furnizori de servicii de navigație aeriană, care acționează în beneficiul părților interesate operaționale, în special în ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați ¹⁸. Aceste servicii de asistență sau părți ale acestora nu acoperă serviciile meteorologice, atunci când furnizorii acestora sunt desemnați în conformitate cu articolul 9a. Furnizarea de servicii de asistență în mod centralizat nu implică nicio obligație din partea statelor membre să aplice o abordare competitivă în privința furnizării serviciilor în cauză, nici nu implică rezilierea furnizorii acestor servicii la nivel local și național. Acest caz nu duce la dubla taxare a utilizatorilor spațiului aerian. Comisia consultă părțile interesate operaționale, în special furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați, și [...] **își întemeiază** decizia, în măsura posibilului, [...] pe acordul reciproc al acestora și cu respectarea cerințelor de securitate și de apărare. De asemenea, Comisia specifică modalitățile de funcționare a serviciilor și de selectare a furnizorilor, în funcție de capacitatea acestora de a furniza servicii în mod imparțial, **nediscriminatoriu** și rentabil, **asigurând un acces egal la servicii tuturor părților interesate operaționale**, și desemnează furnizorii respectivi. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu articolul 27 alineatul (3).

¹⁸ Președinția propune adăugarea unui considerent după cum urmează: „Furnizarea de servicii de asistență de către un grup de furnizori de servicii de navigație aeriană în mod centralizat ar trebui să urmărească o implicare echilibrată din punct de vedere geografic a acestor furnizori.”

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

- (1) Se instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor și serviciilor de rețea, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană, precum și ale funcțiilor și serviciilor de rețea în cadrul cerului unic european. Acesta cuprinde:
 - (a) obiective de performanță la nivelul Uniunii referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea;
 - (b) planuri de performanță, incluzând obiective de performanță, care să asigure contribuția adecvată la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și
 - (c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor și serviciilor de rețea.
- (2) În conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3), Comisia desemnează un organism independent, imparțial și competent, care să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor” și selectează și numește președintele și membrii acestuia. Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de supervizare, și de a sprijini autoritățile naționale de supervizare, la cerere, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1) și a schemei de tarificare menționate la articolul 13. Asistența tehnică în beneficiul organismului de evaluare a performanțelor poate fi acordată de AESA, Eurocontrol sau de o altă entitate competentă.

- (2a) Comisia stabilește cerințele privind competențele, experiența și independența necesare pentru organismul de evaluare a performanțelor. De asemenea, Comisia stabilește și mandatul și regulamentul de procedură pe baza cărora organismul de evaluare a performanțelor își desfășoară activitățile în conformitate cu prezentul articol. Respectivile acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).
- (3) Comisia stabilește obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian. În cazul în care, pe parcursul perioadei de referință menționate la alineatul (7) litera (j), Comisia constată că datele și ipotezele inițiale, pe baza cărora au fost stabilite obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, nu mai sunt valabile, ca urmare a activării pragurilor de alertă sau, după caz, a introducerii serviciilor de asistență furnizate în mod centralizat, astfel cum se specifică la articolul 10 alineatul (5), aceasta poate decide să revizuiască obiectivele. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).
- (3a) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilesc pe baza unei analize efectuate de organismul de evaluare a performanțelor, luând în considerare contribuțiile relevante ale statelor membre și ale autorităților naționale de supervizare la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- (3aa) [...] *[mutat la alineatul (3)]*
- (3b) Înainte de stabilirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii, organismul de evaluare a performanțelor pune la dispoziția autorităților naționale de supervizare metodologia și procesul de evaluare a planurilor de performanță. *[mutat de la alineatul (4)]*.
- (3c) Planurile de performanță menționate la alineatul (1) sunt elaborate de autoritățile naționale de supervizare și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele de performanță locale obligatorii și sisteme de stimulente, astfel cum au fost adoptate de statul (statele) membru (membre). Proiectele de planuri fac obiectul consultării cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu reprezentanții profesionali ai personalului, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi.

- (3d) În cazul în care un plan național sau un plan al blocului funcțional de spațiu aerian este susținut în comun de către reprezentanți ai furnizorilor de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian și, dacă este relevant, de operatorii de aerodromuri și de coordonatorii de aeroporturi vizați, Comisia ține seama de confirmarea scrisă a acestui sprijin în cadrul evaluării planurilor de performanță pe care o derulează.
- (4) Contribuția obiectivelor de performanță locale la obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii este evaluată de către Comisie, asistată de organismul de evaluare a performanțelor. În acest scop, organismul de evaluare a performanțelor își comunică concluziile preliminare autorităților naționale de supervizare înainte de a-și prezenta recomandările finale Comisiei.
- (4a) În cazul în care constată că planurile de performanță sau obiectivele locale nu contribuie adecvat la obiectivele de la nivelul Uniunii, Comisia poate solicita statelor membre în cauză să ia măsurile corective necesare. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).
- (5) Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1) este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani.
- (6) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță locale și informează comitetul în acest sens.
- (7) Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1) se bazează pe:
- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor și serviciilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de ATM/ANS, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de statele membre, de administratorul de rețea și de Eurocontrol;

- (b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian) și în concordanță cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și eficienței din punctul de vedere al costurilor, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de obiectivele cerului unic european pentru domeniile respective, precum și pe definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;
- (c) stabilirea și revizuirea unor obiective de performanță de la nivelul Uniunii și de la nivel local;
- (d) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de supervizare a planurilor de performanță. Aceste criterii garantează că planurile de performanță:
 - (i) țin seama de planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, precum și de parteneriatele industriale și de planurile operaționale menționate la articolul 16 alineatul (10), atunci când sunt disponibile;
 - (ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;
 - (iii) includ obiective de performanță locale obligatorii, care să contribuie în mod adecvat la obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii;
 - (iv) includ sisteme corespunzătoare de stimulente (*deplasat aici din partea introductivă a paragrafului*);
 - (v) țin seama de legătura dintre cerințele în materie de securitate și cele în materie de apărare și utilizarea spațiului aerian,
 - (vi) iau în considerare impactul, în special la nivel local sau național, al serviciilor furnizate la nivel central, după caz.
- (e) evaluarea și, după caz, revizuirea obiectivelor de performanță locale, pe baza planului de performanță;

- (f) monitorizarea punerii în aplicare a planurilor de performanță, incluzând mecanisme de alertă adecvate;

- (g) criteriul pentru a evalua dacă obiectivele de performanță locale contribuie în mod adecvat la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pe parcursul perioadei de referință, precum și pentru a susține mecanismele de alertă;
- (h) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;
- (i) [...]
- (j) perioadele de referință și intervalele corespunzătoare pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;
- (k) calendarele aferente necesare;

Comisia stabilește norme detaliate pentru funcționarea adecvată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor în conformitate cu punctele enumerate în prezentul alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).¹⁹

- (8) Stabilirea sistemului de îmbunătățire a performanțelor țină seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile și serviciile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, dacă este necesar, și în ceea ce privește măsurarea performanțelor.
- (9) În termen de doi ani de la publicarea prezentului regulament, Comisia efectuează un studiu privind impactul operațiunilor părților interesate, altele decât furnizorii de ATM/ANS, asupra funcționării eficiente a rețelei ATM europene și publică rezultatele acestuia. Studiul urmărește să identifice orice alt domeniu de performanță cheie și/sau indicator capabil să măsoare efectul acestor operațiuni pentru următoarele perioade de referință.

¹⁹ Comisia se opune eliminării actelor delegate.

Articolul 12

Dispoziții generale pentru schema de tarificare

În conformitate cu cerințele de la articolele 13 și 14, schema de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană contribuie la o mai mare transparență a stabilirii, aplicării și colectării tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian și contribuie la eficiența din punctul de vedere al costurilor a furnizării de servicii de navigație aeriană și la eficiența operațiunilor de zbor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Schema este conformă, de asemenea, cu articolul 15 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională și cu sistemul de tarificare Eurocontrol pentru tarifele de rută.

Articolul 13

Principii pentru schema de tarificare

- (1) Schema de tarificare se bazează pe contabilizarea costurilor serviciilor de navigație aeriană suportate de furnizorii de servicii pentru utilizatorii spațiului aerian. Schema distribuie aceste costuri între categoriile de utilizatori.
- (2) Principiile stabilite la alineatele (3)-(8) se aplică la stabilirea bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri.

- (3) Costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare. Costurile stabilite sunt costurile stabilite de statul membru la nivelul zonei de tarificare sau la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, fie la începutul perioadei de referință pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință menționate la articolul 11 alineatul (5), fie pe parcursul perioadei de referință, în urma adaptărilor corespunzătoare efectuate prin aplicarea mecanismelor de alertă prevăzute la articolul 11.
- (4) Costurile care se iau în considerare în acest context sunt cele estimate în raport cu infrastructura și serviciile furnizate și aplicate în conformitate cu Planul regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană. Pentru a respecta cerințele menționate la articolul 3 alineatul (7), acestea includ, totodată, costurile, sau părți ale acestora, suportate de autoritățile naționale de supervizare și/sau de entitățile calificate, cu excepția cazului în care se utilizează alte resurse financiare pentru acoperirea integrală sau parțială a acestor costuri. Acestea pot include, de asemenea, alte costuri suportate de statul membru în cauză și de furnizorul de servicii în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană. Costurile respective nu includ costurile penalităților impuse de statele membre menționate la articolul 33 și nici costurile măsurilor corective menționate la articolul 11 alineatul (4a).
- (5) În ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian și în calitate de părți la acordurile-cadru respective, statele membre depun eforturi rezonabile pentru a conveni asupra unor principii comune ale politicii tarifare.

- (6) Costul diferitelor servicii de navigație aeriană se identifică separat, conform articolului 21 alineatul (3).
- (7) Nu sunt permise subvențiile încrucișate între serviciile de rută și cele de terminal. Costurile care corespund atât serviciilor de terminal, cât și celor de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal pe baza unei metodologii transparente. Subvențiile încrucișate sunt permise numai între diferitele servicii de navigație aeriană din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare. Nu sunt autorizate subvențiile încrucișate între serviciile de navigație aeriană și acele servicii de asistență care sunt oferite pe o bază competitivă în conformitate cu articolul 10.
- (8) Se asigură transparența bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri. Se adoptă norme de punere în aplicare pentru furnizarea de informații de către furnizorii de servicii care să permită evaluările prognozelor furnizorilor, costurilor reale și încasărilor. Autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii, utilizatorii spațiului aerian, Comisia și Eurocontrol fac un schimb constant de informații.
- (9) Atunci când stabilesc tarifele în conformitate cu alineatele (3)-(8), statele membre respectă următoarele principii:
- (a) tarifele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii la aplicarea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului;
 - (b) scutirea anumitor utilizatori, în special a operatorilor de aeronave ușoare și de aeronave de stat, poate fi permisă, cu condiția de a nu se transfera costul acestei scutiri asupra altor utilizatori;

- (c) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pe baza costurilor stabilite sau se pot stabili pentru o întreagă perioadă de referință pe baza costurilor stabilite, garantând faptul că veniturile totale pe parcursul perioadei de referință avute în vedere nu depășesc valoarea veniturilor în cazul în care tarifele ar fi stabilite pe an calendaristic pe parcursul aceleiași perioade de referință;
 - (d) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe;
 - (e) tarifele reflectă costul serviciilor de navigație aeriană și al infrastructurilor puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronavă în cauză;
 - (f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. În sensul literei (f) și în ceea ce privește planurile de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale ale spațiului aerian, autoritățile naționale de supervizare pot institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și dezavantaje financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.
- (10) Comisia adoptă măsurile care definesc detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (1) – (9). Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Articolul 14

Reexaminarea gradului de respectare a articolelor 12 și 13

- (1) Comisia monitorizează în permanență respectarea principiilor și măsurilor prevăzute la articolele 12 și 13, hotărând în cooperare cu statele membre. Comisia depune toate eforturile pentru instituirea mecanismelor necesare prin care să se beneficieze de expertiza Eurocontrol și face cunoscute rezultatele acestei monitorizări statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.
- (2) La cererea unuia sau mai multor state membre care consideră că principiile și măsurile menționate la articolele 12 și 13 nu au fost aplicate corect, sau din proprie inițiativă, Comisia întreprinde o investigație cu privire la orice presupusă nerespectare sau neaplicare a principiilor și/sau măsurilor în cauză. Fără a aduce atingere articolului 32 alineatul (1), Comisia face cunoscute rezultatele acestei investigații statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian. În termen de două luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru în cauză, Comisia decide dacă articolele 12 și 13 au fost respectate și dacă măsura respectivă poate fi aplicată în continuare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 alineatul (2).