

Bruselj, 28. november 2014
(OR. en)

15732/14

Medinstitucionalna zadeva:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Št. dok. Kom.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Zadeva:	Seja Sveta (promet, telekomunikacije in energija) 3. decembra 2014 Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) – splošni pristop

I. UVOD

Komisija je 12. junija 2013 navedeni predlog poslala Svetu in Evropskemu parlamentu. Namen predloga je, da se s prenovitvijo obstoječega zakonodajnega svežnja o enotnem evropskem nebu (SES) in z nekaterimi spremembami uredbe o EASA iz leta 2009 izboljša konkurenčnost evropskega sistema zračnega prometa, predvsem pa, da se nadalje razvije pobuda o enotnem evropskem nebu. Natančneje, prenovljen zakonodajni sveženj o enotnem evropskem nebu (znan pod kratico SES 2+) je namenjena izboljšanju nadzora nad upoštevanjem pravil, načrta izvedbe in funkcionalnih blokov zračnega prostora, povečanju osredotočenosti izvajalcev služb na potrebe strank ter izboljšanju splošne uspešnosti.

Poleg tega bo s svežnjem SES 2+ poenostavljena zakonodaja, saj bodo odpravljena nekatera prekrivanja v obstoječi zakonodaji. Ključna problema, obravnavana v predlogu, sta nezadostna učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa in razdrobljenost sistema upravljanja zračnega prometa.

II. DELO V OKVIRU TELES SVETA

Komisija je predlog skupaj z oceno učinka 2. septembra 2013 med litovskim predsedovanjem Svetu predložila Delovni skupini za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: delovna skupina), čemur je sledila izmenjava mnenj. Prva predložitev predloga je bila izhodišče za neformalno srečanje ministrov EU za promet z naslovom „Enotno evropsko nebo – zagotoviti prihodnost: vizija 20XX“ (Vilna, 15. in 16. september 2013). Izmenjava mnenj se je nadaljevala na seji delovne skupine 20. junija 2014 med grškim predsedovanjem.

Ta predlog je tesno povezan z drugim predlogom iz omenjenega zakonodajnega svežnja, Uredbo o ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: uredba o EASA). Predsedstvo je v zvezi z uredbo o EASA obravnavalo le tiste člene, ki se neposredno navezujejo na predlog za prenovitev SES 2+. Za ta pristop se je odločilo, ker naj bi Komisija leta 2015 predložila ločen predlog o splošnem pregledu celotne uredbe o EASA.

Delovna skupina je začela besedilo predloga za prenovitev SES 2+ po posameznih členih obravnavati 4. julija 2014 v času italijanskega predsedovanja, poglobljena obravnava pa se je nadaljevala septembra, oktobra in novembra 2014.

Osnutek splošnega pristopa je bil Odboru stalnih predstavnikov (Coreper) predložen 26. novembra 2014. Več delegacij je na tej seji na splošno podprlo kompromisno besedilo predsedstva, druge delegacije pa so ponovno izrazile pomisleke glede nekaterih vprašanj in za posamezne določbe predlagale novo besedilo. Predsedstvo se je seznanilo s pomisleki delegacij in sprejelo nekatere njihove predloge, da bi rešili nekatera odprta vprašanja in lažje dosegli dogovor o splošnem pristopu.

Edino nerešeno vprašanje, o katerem je potrebna nadaljnja razprava, je uporaba določb predloga za prenovitev SES 2+ za gibraltarsko letališče.

Spremembe v prilogi k temu poročilu v primerjavi s prilogo k poročilu za Coreper so označene s **krepkim tiskom** in znakom [...]. Vse delegacije imajo preučitvene pridržke glede novih sprememb, ki so bile dodane besedilu po seji Coreperja.

Komisija si poleg tega v celoti pridržuje stališče glede celotnega kompromisnega predloga, dokler ne bodo opravljena pogajanja z Evropskim parlamentom. Drugi pomisleki in pridržki, ki jih je izrazila Komisija, so v opombah v prilogi k temu poročilu.

Delegacija UK ima parlamentarni preučitveni pridržek.

III. DELO V EVROPSKEM PARLAMENTU

Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem je za poročevalca v tej zadevi imenoval Mariana-Jeana MARINESCUJA (EPP, RO). Evropski parlament je o predlogu v prvi obravnavi glasoval 12. marca 2014.

IV. SKLEPNA UGOTOVITEV

Svet naj glede na navedeno na seji 3. decembra 2014 preučí besedilo iz priloge k temu poročilu, reši še zadnja odprta vprašanja in sprejme splošni pristop.

2013/0186 (COD)

Predlog

UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o izvajanju enotnega evropskega neba¹
(prenovitev)**

(Besedilo velja za EGP)

**POGLAVJE I
SPLOŠNE DOLOČBE**

Predmet urejanja in področje uporabe

Člen 1

1. Ta Uredba določa pravila za oblikovanje in učinkovito delovanje enotnega evropskega neba, da se zagotovijo veljavni varnostni standardi v zračnem prometu, da se prispeva k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljša celovita uspešnost upravljanja zračnega prometa in sistema navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS) za splošni zračni promet v Evropi ter tako ustreže zahtevam uporabnikov zračnega prostora. Enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje prog, postopno vse bolj integriran zračni prostor², sisteme upravljanja omrežja in upravljanja zračnega prometa, ki temeljijo na varnosti, učinkovitosti in interoperabilnosti v dobrobit vseh uporabnikov zračnega prostora.

¹ Informacija za UL: Ta uredba se objavi skupaj z uredbo o EASA (ES) [št. XXXXX], s čimer bo zagotovljeno, da bosta obe uredbi začeli veljati hkrati.

² Predsedstvo predlaga, da se koncept integriranega zračnega prostora pojasni v uvodni izjavi: „Čeprav službe zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru izvajajo več kot en izvajalec, ki ga za delovanje na ekskluzivni osnovi določi ena ali več držav članic, pri čemer je vsak še naprej pristojen za izvajanje svojih služb, bi bilo treba te službe v čim večji meri zagotavljati na podlagi enakega koncepta delovanja ter enakih operativnih in podpornih postopkov.“

2. Uporaba te uredbe ne posega v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede zadev v zvezi z javnim redom, varnostjo in obrambo, kakor so določene v členu 35. Ta uredba ne vključuje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja.
3. Uporaba te uredbe ne posega v pravice in dolžnosti držav članic, ki izhajajo iz Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (čikaška konvencija). V povezavi s tem je cilj te uredbe pomagati, na področjih, ki jih zajema, državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upoštevane.
4. Ta uredba se uporablja za zračni prostor znotraj regije EUR ICAO³, kjer države članice zagotavljajo službe zračnega prometa. Države članice lahko to uredbo uporabljajo tudi za zračni prostor znotraj drugih regij ICAO, ki so v njihovi pristojnosti pod pogojem, da o tem obvestijo Komisijo in druge države članice.
5. [...].^{4 5}

³ Commission opposes the deletion of the reference to the NAT region.

⁴ Delegacija UK se ne more strinjati z dodanim besedilom v opombi 5, ki ga je predlagala Španija, saj iz PDEU jasno izhaja, da se zakonodaja EU na področju letalstva uporablja za Gibraltar. Gibraltar je že vključen v sedanjo zakonodajo o SES, zato ni nobenega razloga, da bi bil izključen iz nadaljnjega sodelovanja pri teh ukrepih.

⁵ Delegacija ES nasprotuje črtanju odstavka 5 in predlaga, da se doda naslednji odstavek:
„Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče se začasno odloži do začetka veljavnosti dogovora iz skupne izjave ministrov za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva z dne 2. decembra 1987. Vladi Španije in Združenega kraljestva bosta Svet obvestili o datumu začetka izvajanja dogovora“.

Člen 2

Opredelitev pojmov

Za namen te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „služba kontrole zračnega prometa (ATC)“ pomeni službo, ki se zagotavlja za:
 - (a) preprečevanje trčenja:
 - med zrakoplovi in
 - med zrakoplovi in ovirami na področju manevriranja in
 - (b) pospešitev in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
2. „služba aerodromske kontrole“ pomeni službo kontrole zračnega prometa (ATC) za aerodromski promet;
3. „letalska informacijska služba“ pomeni službo, ki je ustanovljena za posredovanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju;
4. „navigacijske službe zračnega prometa (ANS)“ pomenijo službe zračnega prometa, komunikacijske, navigacijske in nadzorovalne službe (CNS), meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu (MET) in letalske informacijske službe (AIS);
5. „izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa“ pomenijo vsako javno ali zasebno entiteto, ki zagotavlja navigacijske službe za splošni zračni promet;

6. „blok zračnega prostora“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij v prostoru in času, znotraj katerega so zagotovljene navigacijske službe;
7. „upravljanje zračnega prostora“ pomeni funkcijo ali službo za načrtovanje, katere glavni cilj je najboljša možna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov na osnovi kratkoročnih potreb;
8. „uporabniki zračnega prostora“ pomenijo operaterje zrakoplovov, ki letijo v splošnem zračnem prometu;
9. „upravljanje pretoka zračnega prometa“ pomeni funkcijo ali službo, vzpostavljeno z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa, ki omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem možnem obsegu, in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih ustrezni izvajalci služb zračnega prometa prijavili;
10. „upravljanje zračnega prometa (ATM)“ pomeni združitev funkcij ali služb, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa), ki so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah operacij;
11. „službe zračnega prometa“ pomenijo različne letalske informacijske službe, službe alarmiranja, letalske svetovalne službe in službe ATC (službe območne, priletne in aerodromske kontrole);
12. „služba območne kontrole“ pomeni službo ATC za vodenje zrakoplovov v nadzorovanih območjih;
- 12a. „nadzorovano območje“ pomeni nadzorovan zračni prostor, ki se razteza nad določeno mejo nad zemljo;

13. „služba priletne kontrole“ pomeni službo ATC za vodenje zrakoplovov pri njihovem prihodu ali odhodu;
14. „osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES⁶ v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)⁷;
15. „kriza omrežja“ pomeni stanje nezmožnosti zagotavljanja ATM/ANS na zahtevani ravni zaradi nenavadne ali nepredvidljive okoliščine, ki lahko povzroči velike izgube v zmogljivosti omrežja ali veliko neravnovesje med zmogljivostjo omrežja in povpraševanjem ali velik izpad v pretoku informacij v enem ali več delih omrežja;
16. „sveženj služb“ pomeni dve ali več navigacijskih služb zračnega prometa;
17. „dovoljenje“ pomeni dokument, ki ga Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) ali nacionalni nadzorni organ izda v kakršni koli obliki skladno z veljavnim zakonom in potrjuje, da izvajalec ATM/ANS izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe;
18. „komunikacijske službe“ pomeni letalske fiksne in mobilne službe, namenjene za zagotavljanje komunikacij zemlja–zemlja, zrak–zemlja in zrak–zrak za namene ATC;
- 18a. „Evropska mreža za upravljanje zračnega prometa“ (EATMN) pomeni komplet sistemov iz Priloge Vb k Uredbi (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 ..., ki omogočajo, da se navigacijske službe zračnega prometa v Uniji lahko izvajajo, vključno z medsebojnimi povezavami na mejah s tretjimi državami;

⁶ UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

⁷ UL L 64, 2.3.2007, str. 1, kakor je bila spremenjena z uredbama Sveta (ES) št. 1361/2008 in št. 219/2014 (UL L 352, 31.12.2008 in UL L 192, 1.7.2014).

19. „sestavine“ pomenijo materialne predmete, kot je strojna oprema, in nematerialne predmete, kot je programska oprema, od katerih je odvisna interoperabilnost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN);
20. „izjava“ pomeni izjavo, kot je opredeljena v členu 3(ea) Uredbe (ES) št. 216/2008, za namene ATM/ANS;
- 20a. „Eurocontrol“ je Evropska organizacija za varnost zračnega prometa, ustanovljena z Mednarodno konvencijo o sodelovanju za varnost zračne plovbe dne 13. decembra 1960;
21. „prilagodljiva uporaba zračnega prostora“ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora, temelječ na osnovnem načelu, da se zračni prostor ne bi smel razumeti kot izključno civilni ali vojaški zračni prostor, temveč kot kontinuum, v katerem je treba upoštevati zahteve vseh uporabnikov, kolikor je to mogoče;
22. „letalska informacijska služba“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;
23. „služba alarmiranja“ pomeni službo, katere namen je obveščanje ustreznih organizacij o letalih, ki potrebujejo pomoč iskanja in reševanja, ter po potrebi pomoč tem organizacijam;
24. „funkcionalni blok zračnega prostora“ pomeni blok zračnega prostora, ki temelji na operativnih zahtevah in je določen ne glede na državne meje, kjer je izvajanje ATM/ANS in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci ATM/ANS ali po potrebi integriranim izvajalcem v vseh funkcionalnih blokih zračnega prostora;

25. „splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov kakor tudi premike državnih zrakoplovov (vključno vojaških, carinskih in policijskih zrakoplovov), če so ti premiki v skladu s postopki Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO), kot je bila ustanovljena s Čikaško konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944;
26. „interoperabilnost“ pomeni niz funkcionalnih, tehničnih in operativnih lastnosti, ki jih morajo imeti sistemi in naprave EATMN, kakor tudi postopki za njegovo operacijo z namenom, da se zagotovi varno, neprekinjeno in učinkovito operacijo. Interoperabilnost je mogoče doseči tako, da se zagotovi skladnost sistemov in naprav z bistvenimi zahtevami;
27. „meteorološke službe“ pomeni tiste naprave in službe, ki zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi, opozorila, razlage meteoroloških razmer in opazanj kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih posredujejo države članice za letalsko uporabo;
28. „navigacijske službe“ pomenijo tiste objekte in službe, ki zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in časovnem razporedu;
29. „operativni podatki“ pomenijo informacije o vseh fazah poleta, ki so potrebne zato, da lahko izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč in drugi vpleteni akterji sprejmejo operativne odločitve;
30. „začetek uporabe“ pomeni prvo operativno uporabo po začetni inštalaciji ali nadgradnji sistema;
31. „omrežje rut“ pomeni omrežje določenih zračnih poti za usmerjanje pretoka splošnega zračnega prometa, ki so potrebne za izvajanje služb ATC;
32. „nadzorovalne službe“ pomeni tiste naprave in službe, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi;

33. „sistem“ pomeni skupino sestavin v zraku in na zemlji kakor tudi vesoljsko opremo, ki zagotavljajo podporo navigacijskim službam zračnega prometa v vseh fazah letenja;
34. „nadgradnja“ pomeni vsako spremembo, ki spremeni operativne lastnosti sistema;
35. „čezmejne službe“ pomenijo vse okoliščine, ko navigacijske službe zračnega prometa v eni državi članici izvaja izvajalec, certificiran v drugi državi članici ;
36. „nacionalni nadzorni organ“ pomeni nacionalni organ ali organe, ki jih država članica pooblasti za opravljanje nalog na podlagi te uredbe ter v skladu s členoma 8b in 8c Uredbe (ES) št. 216/2008;
37. „podporne službe“ pomenijo službe CNS (komunikacijske, navigacijske in nadzorovalne službe), MET (meteorološke službe)⁸ in AIS (letalske informacijske službe);
- 37a. „načrt izvedbe“ pomeni različne načrte, vzpostavljene na nacionalni ravni, ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ali ravni omrežja za izboljšanje uspešnosti izvajalcev ATM/ANS;
38. „lokalni cilji uspešnosti“ pomenijo cilje uspešnosti, ki jih sprejmejo države članice na lokalni ravni, in sicer na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, na nacionalni ravni, na ravni območja zaračunavanja ali na ravni letališč.

⁸ Predsedstvo predlaga, da se v uvodni izjavi pojasni naslednje: „Če države članice določijo izvajalce služb MET v skladu s členom 9a, bi morale biti te službe izključene iz podpornih služb, ki se v skladu s členom 10(5) izvajajo centralizirano“.

POGLAVJE II

NACIONALNI ORGANI

Člen 3

Nacionalni nadzorni organi

1. Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takšnemu organu v skladu s to uredbo.
- 1a. Nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko, neodvisno in pregledno. Takšno izvajanje lahko zagotovijo tako, da so ustrezno organizirani, da imajo dovolj osebja ter da se ustrezno upravljajo in financirajo. *(prestavljeno iz odstavka 5)*
2. Nacionalni nadzorni organi so neodvisni, zlasti v organizacijskem smislu, hierarhično in pri odločanju, od katerih koli izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Njihova neodvisnost jim ne sme preprečevati izvajanja nalog na podlagi skupnega okvira javnih služb.

- 2a. Nacionalni nadzorni organi so pravno ali funkcionalno ločeni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa⁹.¹⁰
- 2b. Če nacionalni nadzorni organi niso pravno ločeni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, zadevne države članice obvestijo Komisijo o sprejetih ukrepih, s katerimi naj bi zagotovile izpolnjevanje zahtev iz odstavka 2, ter dokumentirajo, kako so dosegle to ločitev, in hkrati prikažejo, kako učinkovita je neodvisnost organov. Kadar sta nacionalni nadzorni organ in izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa del iste administracije, v ta namen nacionalni nadzorni organ glede njegovih nalog iz člena 4 in s tem povezanih odločitev ne zahteva ali sprejema navodil od hierarhične¹¹ ravni te administracije, ki je pristojna za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa poleg tega nima pristojnosti odločanja o dodeljevanju proračunskih sredstev nacionalnega nadzornega organa.

⁹ Predsedstvo predlaga, da se ta določba pojasni v uvodni izjavi 10: „*Da se zagotovi dosleden in jasen pregled nad izvajanjem služb v Evropi, bi morali biti nacionalni nadzorni organi dovolj neodvisni in razpolagati z zadostnimi viri. To neodvisnost bi bilo treba ne glede na splošni politični nadzor, ki ga izvaja zadevno ministrstvo, med drugim doseči z ločitvijo [...] hierarhičnih struktur nacionalnih nadzornih organov in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. V ta namen bi morali omenjeni subjekti svoje naloge opravljati brez vmešavanja v naloge in postopke odločanja drugih subjektov*“.

¹⁰ Predsedstvo predlaga, da se v novi uvodni izjavi pojasni koncept ločitve za tiste nacionalne nadzorne organe, ki niso pravno ločeni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa: „*Bistveno je, da nacionalni nadzorni organi to uredbo uporabljajo enotno tudi takrat, ko se ne štejejo za pravno ločene organe. Države članice bi morale zagotoviti, da so nacionalni nadzorni organi sposobni izvajati naloge, ki so jim dodeljene kot funkcionalno ločenim organom, tj. ustrezno neodvisno in samostojno, zlasti glede na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, da bi tako preprečili vsakršno navzkrižje interesov. V ta namen bi morali nacionalni nadzorni organi in osebje pod njihovim nadzorom svoje delo opravljati tako, da bosta z ustrezno, konkretno in učinkovito razdelitvijo nalog zagotovljeni njihova samostojnost in neodvisnost glede na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa*“.

¹¹ Predsedstvo predlaga naslednjo novo uvodno izjavo: „*Z določitvijo posebnih pogojev bi bilo treba zagotoviti hierarhično neodvisnost nacionalnih nadzornih organov in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kar pomeni, da nobena oseba, ki je hierarhično pristojna za zadevnega izvajalca navigacijskih služb, ne vpliva na izvajanje nalog nacionalnih nadzornih organov iz člena 4 in s tem povezane odločitve*“.

3. Brez poseganja v določbe odstavka 2 se lahko nacionalni nadzorni organi v organizacijskem smislu združijo z drugimi regulativnimi organi in/ali varnostnimi organi.
4. [...]
5. [...]
6. Določbe v zvezi z osebjem nacionalnih nadzornih organov:
- (a) zaposluje se na podlagi jasnih in preglednih postopkov, ki zagotavljajo njihovo neodvisnost;
 - (b) izbere se na podlagi specifičnih kvalifikacij, tudi ustreznega znanja in izkušenj, ali na podlagi ustreznega usposabljanja;
 - (c) osebje deluje neodvisno, zlasti se izogiba navzkrižju interesov med izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in opravljanjem svojih nalog.
- 6a. ¹²Osebe, odgovorne za strateške odločitve, se vzdržijo vsakega neposrednega ali posrednega interesa, ki bi lahko vplival na njihovo neodvisnost in na opravljanje njihovih nalog. V ta namen vsako leto predložijo izjavo o zavezanosti in izjavo o interesih, v kateri so navedeni vsi neposredni ali posredni interesi.
7. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne vire in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno izvajanje nalog, ki so jim dodeljene v skladu s to uredbo. Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za vodenje svojega osebja v okviru lastnih proračunskih sredstev, ki se določijo sorazmerno z nalogami, ki jih mora opravljati organ v skladu s členom 4.

¹² Predsedstvo predlaga naslednjo uvodno izjavo, s katero se pojasni koncept oseb, odgovornih za strateške odločitve: „Razume se, da se koncept oseb, odgovornih za strateške odločitve, uporablja le za zelo omejeno število zaposlenih na visokih položajih v njihovi vlogi vodstvenih delavcev“.

8. Države članice uradno obvestijo Komisijo o imenu in naslovih nacionalnih nadzornih organov ter o spremembah teh podatkov in o ukrepih, ki jih sprejmejo za zagotavljanje skladnosti s tem členom.
9. *[Črtano. Koncept vključen v sklicevanje na najboljše prakse v členu 5(1)]*

Člen 4

Naloge nacionalnih nadzornih organov

1. Nacionalni nadzorni organi iz člena 3 zlasti:
- (a) zagotavljajo nadzor uporabe te uredbe, zlasti glede varnega in učinkovitega delovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, povezanih z zračnim prostorom, ki sodijo v pristojnost države članice, ki je zadevni organ določila ali ustanovila;
 - (b) dodeljujejo dovoljenja izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa v skladu s členom 8b Uredbe (ES) št. 216/2008 in nadzorujejo upoštevanje pogojev, pod katerimi so bila dodeljena;
 - (c) izdajajo licence, ratinge, pooblastila in dovoljenja za kontrolorje zračnega prometa v skladu s členom 8c Uredbe (ES) št. 216/2008 in nadzirajo izpolnjevanje pogojev, pod katerimi so bila izdana;
 - (d) pripravljajo načrte izvedbe in spremljajo njihovo izvajanje v skladu s členom 11;
 - (e) spremljajo izvajanje sistema pristojbin v skladu s členoma 12 in 13;

- (f) odobrijo pogoje za dostop do operativnih podatkov v skladu s členom 22, kolikor je to potrebno;
 - (g) nadzirajo izjave in začetek uporabe sistemov;
 - (h) nadzirajo uporabo pogojev, pod katerimi je razglašena skladnost, in nadaljnje izpolnjevanje veljavnih zahtev.
2. Vsak nacionalni nadzorni organ organizira ustrezen inšpekcijski nadzor in preglede, da preveri izpolnjevanje zahtev te uredbe. Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora takšno delo omogočiti.

Člen 5

Sodelovanje med nacionalnimi nadzornimi organi

1. Nacionalni nadzorni organi si **po potrebi** izmenjujejo informacije o svojem delu, načelih odločanja, najboljših praksah in postopkih ter informacije o uporabi te uredbe. V ta namen lahko nacionalni nadzorni organi sodelujejo v mreži, ki se redno sestaja, in sodelujejo med sabo. Komisija in Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: EASA) sodelujeta, usklajujeta in podpirata delo te mreže ter po potrebi zanjo pripravljata priporočila.

Ob upoštevanju pravil o varstvu podatkov iz člena 22 te uredbe in Uredbe (ES) št. 45/2001 Komisija in EASA podpirata izmenjavo informacij iz prvega pododstavka tega odstavka med člani mreže, po možnosti prek elektronskih orodjih, ob upoštevanju zaupnosti poslovno občutljivih informacij izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

2. Nacionalni nadzorni organi med seboj sodelujejo, po potrebi prek delovnih dogovorov, z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri izvajanju nalog spremljanja, preiskavah in pregledih. V ta namen lahko nacionalni nadzorni organi prispevajo v bazo strokovnjakov, ki jo vzpostavi EASA z namenom izmenjave in zagotavljanja strokovnega znanja v skladu s členom 17(2)(f) Uredbe (ES) št. 216/2008.

3. Za funkcionalne bloke zračnega prostora, ki so v pristojnosti več kakor ene države članice, zadevne države članice sklenejo sporazum o nadzoru izvajalcev navigacijskih služb, ki izvajajo službe za te bloke zračnega prostora. Da sporazum stopi v veljavo, zadevni nacionalni nadzorni organi lahko pripravijo načrt, ki določa izvajanje njihovega sodelovanja.
4. Nacionalni nadzorni organi med seboj tesno sodelujejo, da bi zagotovili ustrezni nadzor izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa z veljavnim dovoljenjem iz ene države članice, ki pa izvajajo službe, povezane z zračnim prostorom, ki je v pristojnosti druge države članice. Takšno sodelovanje vključuje dogovore za ravnanje v primerih neizpolnjevanja določb te uredbe in skupnih veljavnih predpisov, sprejetih v skladu s členom 8b(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.
5. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru, za katerega je odgovorna druga država članica, dogovori iz odstavkov 2 in 4 vključujejo sporazum o medsebojnem priznavanju nadzornih nalog iz člena 4(1) in (2) ter rezultatov teh nalog. Medsebojno priznanje se uporablja tudi, kadar se sprejmejo dogovori med nacionalnimi nadzornimi organi o priznanju certifikacijskega postopka za izvajalce služb.
6. Če nacionalna zakonodaja tako dovoljuje in zaradi regionalnega sodelovanja, nacionalni nadzorni organi lahko sklepajo sporazume tudi glede delitve odgovornosti pri nalogah nadzora.

Člen 6

Usposobljeni subjekti

1. Nacionalni nadzorni organi lahko v celoti ali delno prenesejo inšpekcijski nadzor in preglede iz člena 4(2) na usposobljene subjekte, ki izpolnjujejo zahteve iz Priloge V k Uredbi (ES) št. 216/2008. Poleg tega lahko usposobljenim subjektom dodelijo posebno nalogo certificiranja ali nadzora v skladu s členom 13 zadevne uredbe.
2. Takšen prenos, ki ga izda nacionalni nadzorni organ, je veljaven v vsej Uniji za obnovljivo obdobje treh let. Nacionalni nadzorni organi lahko za izvedbo inšpekcijskega nadzora in pregledov zadolžijo kateri koli usposobljen subjekt, ki se nahaja v Uniji.
3. Države članice Komisijo, EASA in druge države članice obvestijo o usposobljenih subjektih, na katere so prenesle naloge v skladu z odstavkom 1, pri čemer navedejo področje odgovornosti vsakega subjekta in njegovo identifikacijsko številko ter vse spremembe v zvezi s tem. Komisija v *Uradnem listu Evropske unije* objavi seznam usposobljenih subjektov, njihove identifikacijske številke in področja odgovornosti ter skrbi za posodabljanje seznama.
4. Države članice zagotovijo, da se prenos na usposobljenega subjekta, ki ne izpolnjuje več zahtev iz Priloge V k Uredbi (ES) št. 216/2008, umakne. O tem takoj obvestijo Komisijo, EASA in druge države članice.
5. Organi, ki so bili pred začetkom veljavnosti te uredbe imenovani kot priglašeni organi v skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 552/2004, se štejejo kot usposobljeni subjekti za namene tega člena.

Člen 7

Posvetovanje zainteresiranih strani

1. Države članice in nacionalni nadzorni organi uvedejo posvetovalne mehanizme za ustrezno sodelovanje zainteresiranih strani pri izvajanju enotnega evropskega neba, zlasti za izvajanje nalog nacionalnih nadzornih organov, določenih v členu 4(1)(d).
2. Zainteresirane strani so lahko:
 - izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - upravljavci letališč ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - vojska;
 - letalska industrija;
 - predstavniški organi strokovnega osebja in
 - nacionalni letališki koordinatorji.

POGLAVJE III IZVAJANJE SLUŽB

Člen 8

Certificiranje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

1. Izvajanje vseh navigacijskih služb zračnega prometa v Uniji je predmet certificiranja s strani nacionalnih nadzornih organov ali EASA v skladu s členom 8b Uredbe (ES) št. 216/2008.
2. S postopkom certificiranja se tudi zagotovi, da prosilci lahko dokažejo zadostno finančno trdnost ter da so pridobili ustrezno kritje odgovornosti in zavarovalno kritje, če tega ne jamči zadevna država članica.
3. Dovoljenje zagotavlja nediskriminatoren dostop uporabnikov zračnega prostora do služb, pri čemer je poseben poudarek na varnosti. Pri certificiranju se upoštevajo pogoji iz Priloge II.
4. Izdaja dovoljenj izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa daje možnost, da svoje storitve ponudijo državam članicam, drugim izvajalcem navigacijskih služb, uporabnikom zračnega prostora in letališčem v Uniji.

5. ¹³Ne glede na odstavek 1 lahko države članice dovolijo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v celotnem zračnem prostoru v njihovi pristojnosti ali v njegovem delu, ne da bi izdale dovoljenje, kadar jim izvajalec takšnih služb nudi predvsem premike zrakoplovov, ki ne spadajo v splošni zračni promet. V takih primerih zadevna država članica obvesti Komisijo in druge države članice o svoji odločitvi in ukrepih, ki jih je sprejela, da bi zagotovila največjo možno skladnost s skupnimi zahtevami in po možnosti vsaj tako učinkovito raven varnosti, kot je določena v bistvenih zahtevah, opredeljenih v prilogah Va in Vb k Uredbi (ES) št. 216/2008.
6. Ta člen ne posega v možnost izjave v skladu s členom 8b Uredbe (ES) št. 216/2008.

Člen 9

Določitev izvajalcev služb zračnega prometa

1. Države članice zagotavljajo izvajanje služb zračnega prometa na ekskluzivni osnovi v specifičnih blokih zračnega prostora, ki je v njihovi pristojnosti. V ta namen države članice določijo izvajalca služb zračnega prometa, ki ima veljavno dovoljenje ali je zanj podana veljavna izjava v Uniji.

¹³ Ponovno bodo dodane uvodni izjavi 15, 16 Uredbe 550/2004, uvodne izjave 6, 14, 16, 17 Uredbe 551/2004 ter uvodni izjavi 7 in 22 Uredbe 549/2004. Uvodna izjava 17 se spremeni: „*Vojaške operacije in usposabljanje bi bilo treba zavarovati vedno, kadar lahko uporaba skupnih načel in meril škodljivo vpliva na njihovo varno in učinkovito izvajanje. V teh primerih se ne bi smela šteti kot neučinkovita, pod pogojem, da se uspešno uporablja koncept prilagodljive uporabe zračnega prostora*“.

2. Za zagotavljanje čezmejnih služb države članice zagotovijo, da izvajanja tega člena in člena 18(3) ne preprečuje njihov nacionalni pravni sistem z zahtevo, da izvajalci služb zračnega prometa, ki izvajajo službe v zračnem prostoru, v pristojnosti te države članice, izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:
 - (a) da so v neposredni lasti ali v večinski lasti te države članice ali njenih državljanov;
 - (b) da imajo glavni poslovni sedež ali uradni sedež na ozemlju te države članice;
 - (c) da uporabljajo le zmogljivosti v tej državi članici.
3. Države članice opredelijo pravice in obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati določeni izvajalci služb zračnega prometa. Te obveznosti lahko vključujejo pogoje v zvezi s pravočasnim obveščanjem, ki omogočajo identifikacijo vseh premikov zrakoplovov v zračnem prostoru, ki je v njihovi pristojnosti. Pri izvajanju čezmejnih služb **v okviru skupnih določitev** se države članice dogovorijo o pravicah in obveznostih, ki jih mora izpolnjevati določeni izvajalec služb, ter o zadevnih vidikih odgovornosti in nadzora.
4. Države članice imajo diskrecijsko pravico pri izbiri izvajalca službe zračnega prometa pod pogojem, da je ta certificiran ali da je zanj podana izjava v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008.

5. Za funkcionalne bloke zračnega prostora, opredeljene v skladu s členom 16, ki so v zračnem prostoru v pristojnosti več kakor ene države članice, države članice v skladu z odstavkom 1 tega člena skupaj določijo enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa vsaj en mesec pred vzpostavitvijo bloka zračnega prostora. Skupne določitve omogočajo izvajalcem služb zračnega prometa, da izvajajo čezmejne službe v funkcionalnem bloku zračnega prostora. (prestavljeno iz člena. 16.6)
6. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vseh odločitvah v okviru tega člena glede določitve izvajalcev služb zračnega prometa v specifičnih blokih zračnega prostora, ki je v njihovi pristojnosti.

Člen 9a

Določitev izvajalcev meteoroloških služb¹⁴

1. Države članice lahko določijo izvajalca meteoroloških služb, ki za celoten zračni prostor v njihovi pristojnosti ali za njegov del na ekskluzivni osnovi v celoti ali delno zagotavlja meteorološke podatke, pri čemer se upoštevajo varnostna načela.
2. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vsaki odločitvi v okviru tega člena glede določitve izvajalca meteoroloških služb.

¹⁴ Predsedstvo predlaga ponovno vključitev uvodne izjave 15 iz Uredbe 550/2004: „*Pomembno je, da bi države članice na podlagi svojih analiz varnosti lahko določile enega ali več izvajalcev meteoroloških služb, za en del zračnega prostora ali za celoten zračni prostor v njihovi pristojnosti, ne da bi jim bilo treba za to izvesti javni razpis*“.

Člen 10

Izvajanje podpornih služb

1. Države članice lahko uporabijo konkurenčni pristop k izvajanju ene ali več podpornih služb, zlasti na podlagi pravičnega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu s pravom Unije.
- 1a. Brez poseganja v možnost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, da izvajajo sveženj služb, tiste države članice, ki uporabljajo konkurenčni pristop v skladu z odstavkom 1, sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da ne obstajajo zakonske ali regulativne ovire, ki bi izvajalcem podpornih služb preprečevale, da konkurirajo na pravični in nediskriminatorni podlagi.
- 1b. [...] ¹⁵ (prej zadnja poved odstavka 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]

¹⁵ Predsedstvo predlaga, da se doda naslednja uvodna izjava: „Države članice lahko organizirajo izvajanje ene ali več podpornih služb pod tržnimi pogoji. V tem primeru bi se morala še naprej uporabljati nacionalna pravila, vključno z možnostjo in načini omejitve dostopa do trga, v skladu z zadevnimi načeli prava Unije.“

¹⁶ Predsedstvo predlaga, da se ta odstavek nadomesti z naslednjo uvodno izjavo: „Razmislek o morebitni uskladitvi konkurenčnega izvajanja podpornih služb bi moral temeljiti na analizi stroškov in koristi, ki zajema vsaj naslednje: učinek konkurence na izvajanje služb, stroškovno učinkovitost in kakovost izvajanja služb, varnost izvajanja služb, zmožnost držav članic za izpolnjevanje obveznosti ICAO ter vidike upravljanja in socialne vidike.“

- 5(a) Komisija izvede neodvisno študijo, v kateri oceni izvedljivost centraliziranega izvajanja podpornih služb, kadar se te nanašajo na operacije EATMN, in o tem obvesti Odbor. Študija zajema splošno oceno stroškov in koristi izvajanja posamezne podporne službe ali dela podporne službe, pri čemer se Komisija posvetuje z državami članicami in zainteresiranimi izvajalci¹⁷, zlasti zadevnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Vključuje tudi vidike upravljanja, učinek na upravljanje sredstev, vključno z naložbami, varnostne in obrambne zahteve ter dodano vrednost za učinkovitost mreže ATM in za navigacijske službe zračnega prometa, ki se izvajajo na nacionalni ravni.

¹⁷ Predsedstvo predlaga, da se v člen 2 vključi naslednja opredelitev zainteresiranih izvajalcev iz Uredbe (EU) 677/2011: „zainteresirani izvajalci so civilni in vojaški uporabniki zračnega prostora, civilni in vojaški izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, letališke družbe, koordinatorji letaliških slotov in izvajalske organizacije ter vse druge zainteresirane skupine, ki veljajo za relevantne za posamezne funkcije in službe“.

- (b) V primeru pozitivnega rezultata študije lahko Komisija v skladu s členom 27(3) brez poseganja v ureditve o izvajanju skupnih podpornih služb v okviru člena 16a odloči, da lahko eno ali več podpornih služb ali delov podpornih služb, ki se nanašajo na operacije EATMN, na centraliziran način izvaja upravljavec omrežja ali skupina izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki deluje v imenu zainteresiranih izvajalcev, zlasti zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa¹⁸. Te podporne službe ali deli podpornih služb ne zajemajo meteoroloških služb, kadar so njihovi izvajalci določeni v skladu s členom 9a. Iz centraliziranega izvajanja podpornih služb ne izhaja nobena obveznost držav članic, da morajo uporabljati konkurenčni pristop k izvajanju teh služb ali prenehati izvajati te službe na lokalni in nacionalni ravni. Te okoliščine ne povzročijo dvojnega zaračunavanja pristojbin uporabnikom zračnega prostora. Komisija se posvetuje z zainteresiranimi izvajalci, zlasti zadevnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ter svojo odločitev, kolikor je to mogoče, [...] **sprejme na podlagi** [...] njihovega medsebojnega dogovora in ob upoštevanju varnostnih in obrambnih zahtev. Komisija določi tudi načine izvajanja služb in načine za izbiro izvajalcev na podlagi njihove zmožnosti za izvajanje služb na nepristranski, **nediskriminatoren** in stroškovno učinkovit način **ob zagotavljanju enakega dostopa do služb vsem zainteresiranim izvajalcem** ter imenuje te izvajalce. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s členom 27(3).

¹⁸ Predsedstvo predlaga, da se doda naslednja uvodna izjava: „*S centraliziranim izvajanjem podpornih služb s strani skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa naj bi dosegli geografsko uravnoteženo udeležbo teh izvajalcev.*“

Načrt izvedbe

1. Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa ter funkcij in služb omrežja na enotnem evropskem nebu, se vzpostavi načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa ter funkcije in službe omrežja. Načrt vključuje:
 - (a) cilje uspešnosti na ravni celotne Unije, kar zadeva bistvena področja uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;
 - (b) načrte izvedbe, vključno s cilji uspešnosti, ki zagotavljajo zadosten prispevek k ciljem uspešnosti na ravni celotne Unije, ter
 - (c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa ter funkcij in služb omrežja.
2. Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3) imenuje neodvisen, nepristranski in pristojni javni organ, da deluje kot „organ za oceno uspešnosti“, ter izbere in imenuje njegovega predsednika in člane. Vloga organa za oceno uspešnosti je, da ob usklajevanju z nacionalnimi nadzornimi organi pomaga Komisiji in da na zahtevo pomaga nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1 ter sistema pristojbin iz člena 13. EASA, Eurocontrol ali drug pristojni javni organ lahko organu za oceno uspešnosti zagotovi tehnično pomoč.

- 2a. Komisija določi zahteve glede potrebnih kompetenc, izkušenj in neodvisnosti, ki jih mora izpolnjevati organ za oceno uspešnosti. Določi tudi pristojnosti in naloge ter poslovnik, v okviru katerih organ za oceno uspešnosti opravlja svoje dejavnosti v skladu s tem členom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).
3. Komisija določi cilje uspešnosti na ravni Unije za mrežo za upravljanje zračnega prometa. Če Komisija v referenčnem obdobju iz odstavka 7(j) ugotovi, da prvotni podatki in predvidevanja, na podlagi katerih so bili določeni cilji uspešnosti na ravni Unije, niso več veljavni, ker so bile dosežene mejne vrednosti opozarjanja ali je bilo, kjer je ustrezno, uvedeno centralizirano izvajanje podpornih služb iz člena 10(5), lahko te cilje ponovno pregleda. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).
- 3a. Cilji uspešnosti na ravni Unije se določijo na podlagi analize, ki jo opravi organ za oceno uspešnosti, pri čemer se upoštevajo zadevni prispevki držav članic in nacionalnih nadzornih organov na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- 3aa. [...] *(prestavljeno v odstavek 3)*
- 3b. Pred določitvijo ciljev uspešnosti na ravni Unije organ za oceno uspešnosti da na voljo nacionalnim nadzornim organom metodologijo in postopek za oceno načrtov izvedbe.
(prestavljeno iz odstavka 4)
- 3c. Načrte izvedbe iz odstavka 1 pripravijo nacionalni nadzorni organi, sprejmejo pa jih države članice. Ti načrti vključujejo obvezujoče lokalne cilje uspešnosti in sisteme spodbud, kot jih sprejme država članica ali države članice. O osnutkih načrtov se posvetuje z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, zastopniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi predstavniki strokovnega osebja, vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji.

- 3d. Kadar nacionalni načrt ali načrt funkcionalnega bloka zračnega prostora skupaj podprejo zastopniki izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora ter po potrebi zadevni upravljavci letališč in letališki koordinatorji, Komisija v svoji oceni načrtov izvedbe upošteva to podporo, izraženo v pisni obliki.
4. Prispevek lokalnih ciljev uspešnosti k ciljem uspešnosti na ravni Unije oceni Komisija ob pomoči organa za oceno uspešnosti. Organ za oceno uspešnosti v ta namen svoje predhodne ugotovitve posreduje nacionalnim nadzornim organom, preden Komisiji predloži svoja končna priporočila.
- 4a. Če Komisija ugotovi, da načrti izvedbe ali lokalni cilji ne prispevajo zadostno k ciljem na ravni Unije, lahko zahteva, da zadevne države članice sprejmejo potrebne korektivne ukrepe. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).
5. Referenčno obdobje za načrt izvedbe iz odstavka 1 obsega najmanj tri leta in največ pet let.
6. Komisija izvaja redno ocenjevanje izpolnjevanja ciljev uspešnosti na ravni Unije in lokalnih ciljev uspešnosti ter o tem obvešča Odbor.
7. Izvajanje načrta izvedbe iz odstavka 1 temelji na:
- (a) zbiranju, preverjanju, proučevanju, vrednotenju in razširjanju ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa ter funkcij in služb omrežja, zbranih od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci ATM/ANS, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, državami članicami, upravljavcem omrežja in Eurocontrolom;

- (b) izboru ustreznih ključnih področij delovanja na podlagi dokumenta ICAO št. 9854 „Operativni koncept upravljanja globalnega zračnega prometa“, skladnih s tistimi, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM, vključno s področji varnosti, okolja, zmožnosti in stroškovne učinkovitosti, po potrebi prilagojenih z namenom upoštevanja ciljev enotnega evropskega neba za ta področja in opredelitvi omejenega sklopa ključnih kazalnikov za merjenje uspešnosti;
- (c) določitvi in pregledu ciljev uspešnosti na ravni Unije in lokalnih ciljev uspešnosti;
- (d) merilih za vzpostavitev načrtov izvedbe s strani nacionalnih nadzornih organov. Ta merila zagotavljajo, da načrti izvedbe:
 - (i) upoštevajo poslovne načrte izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, pa tudi sektorska partnerstva in operativne načrte iz člena 16(10), če so na voljo;
 - (ii) obravnavajo vse stroškovne komponente nacionalne osnove za stroške ali osnove za stroške funkcionalnih blokov zračnega prostora;
 - (iii) vključujejo zavezujoče lokalne cilje uspešnosti, ki zadostno prispevajo k ciljem uspešnosti na ravni Unije;
 - (iv) vključujejo ustrezne sisteme spodbud (*prestavljeno iz uvodnega stavka tega pododstavka*);
 - (v) upoštevajo povezavo med varnostnimi in obrambnimi zahtevami ter uporabo zračnega prostora;
 - (vi) kjer je ustrezno, upoštevajo učinek centralizirano izvajanih služb, zlasti na lokalni ali nacionalni ravni;
- (e) oceni in po potrebi pregledu lokalnih ciljev uspešnosti na podlagi načrta izvedbe;
- (f) spremljanju izvajanja načrtov izvedbe, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja;

- (g) merilih za oceno, ali lokalni cilji uspešnosti zadostno prispevajo k ciljem uspešnosti na ravni Unije v referenčnem obdobju, ter merilih za podporo mehanizmom opozarjanja;
- (h) splošnih načelih za vzpostavitev sistema spodbud s strani držav članic;
- (i) [...];
- (j) ustreznih referenčnih obdobjih ter časovnih razmikih med ocenami doseganja ciljev uspešnosti in določanjem novih ciljev;
- (k) potrebnih zadevnih časovnih razporedih.

Komisija določi podrobna pravila za ustrezno delovanje načrta izvedbe v skladu s točkami iz tega odstavka. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3)¹⁹.

- 8. Pri pripravi načrta izvedbe se upošteva, da so službe med letom, službe na terminalih ter funkcije in službe omrežja različne in bi jih bilo treba obravnavati kot take, po potrebi tudi za namene merjenja uspešnosti.
- 9. Komisija v dveh letih po objavi te uredbe izvede študijo učinka operacij zainteresiranih strani, ki niso izvajalci ATM/ANS, na učinkovito delovanje evropske mreže za upravljanje zračnega prometa ter objavi rezultate. Namen študije je opredeliti morebitna dodatna bistvena področja uspešnosti in/ali kazalnike, ki lahko zajamejo učinek teh operacij za naslednja referenčna obdobja.

¹⁹ Komisija nasprotuje črtanju delegiranih aktov.

Člen 12

Splošne določbe v zvezi s sistemom pristojbin

V skladu z zahtevami členov 13 in 14 sistem pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa prispeva k večji transparentnosti pri določanju, uvedbi in izvrševanju pristojbin za uporabnike zračnega prostora ter prispeva k stroškovni učinkovitosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa in učinkovitosti letov, ob hkratnem ohranjanju največje možne stopnje varnosti. Sistem pristojbin je prav tako v skladu s členom 15 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu leta 1944, in sistemom preletnih pristojbin Eurocontrola.

Člen 13

Načela v zvezi s sistemom pristojbin

1. Sistem pristojbin temelji na izračunu stroškov za navigacijske službe, ki jih imajo izvajalci služb v korist uporabnikov zračnega prostora. S sistemom pristojbin se ti stroški razporedijo med kategorijami uporabnikov.
2. Pri določanju stroškovne baze za pristojbine se uporabljajo načela iz odstavkov 3 do 8.

3. Stroški, ki se razdelijo med uporabnike zračnega prostora, so stroški zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v celoti, vključno z ustreznimi vsotami za obresti na kapitalske investicije in amortizacijo aktive, kakor tudi stroški vzdrževanja, obratovanja, vodenja in uprave. Ugotovljeni stroški so stroški, ki jih ugotovi država članica na ravni območja zaračunavanja ali na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, in sicer na začetku referenčnega obdobja za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja iz člena 11(5) ali pa med referenčnim obdobjem po ustreznih prilagoditvah z uporabo mehanizmov opozarjanja iz člena 11.
4. Stroški, ki jih je v zvezi s tem treba upoštevati, so stroški, ocenjeni v zvezi z napravami in službami, ki se zagotavljajo in izvajajo na podlagi Regionalnega načrta zračne plovbe za regijo Evropa Mednarodne organizacije civilnega letalstva ICAO. Za izpolnjevanje zahtev iz člena 3(7) lahko vključijo tudi stroške ali dele stroškov, ki nastanejo nacionalnemu nadzornemu organu in/ali usposobljenemu subjektu, razen če so za kritje teh stroškov ali delov stroškov uporabljena druga finančna sredstva. Vključijo lahko tudi druge stroške, ki nastanejo zadevni državi članici in izvajalcu službe v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa. Ti stroški ne zajemajo stroškov kazni iz člena 33, ki jih naložijo države članice, niti stroškov korektivnih ukrepov iz člena 11(4a).
5. V zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora in kot del ustreznih okvirnih sporazumov si države članice v razumnih mejah prizadevajo za dogovor o skupnih načelih politike zaračunavanja.

6. Stroški različnih navigacijskih služb zračnega prometa se opredelijo ločeno, kakor določa člen 21(3).
7. Navzkrižno subvencioniranje ni dovoljeno med preletnimi službami in službami na terminalih. Stroški, ki se nanašajo na službe na terminalih in preletne službe se sorazmerno porazdelijo med obe vrsti služb na podlagi pregledne metodologije. Navzkrižno subvencioniranje je dovoljeno med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz ene od teh dveh kategorij samo takrat, kadar je to upravičeno iz objektivnih razlogov in jasno opredeljeno. Navzkrižno subvencioniranje ni dovoljeno med navigacijskimi službami in tistimi podpornimi službami, ki se izvajajo na konkurenčni osnovi v skladu s členom 10.
8. Preglednost stroškovne baze za pristojbine je zajamčena. Sprejeta so izvedbena pravila za zagotavljanje informacij, ki jih zagotavljajo izvajalci, da bi bila mogoča kontrola njihovih napovedi, dejanskih stroškov in prihodkov. Nacionalni nadzorni organi, izvajalci služb, uporabniki zračnega prostora, Komisija in Eurocontrol redno izmenjujejo informacije.
9. Države članice pri določanju pristojbin v skladu z odstavki 3 do 8 izpolnjujejo naslednja načela:
 - (a) pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa se določijo na nediskriminacijski način in pri zaračunavanju pristojbin za uporabo iste službe se za različne uporabnike zračnega prostora ne dela razlike glede na njihovo nacionalnost ali kategorijo, ki ji pripadajo;
 - (b) izjeme se lahko dovolijo za nekatere uporabnike, zlasti za lahke zrakoplove in državne zrakoplove pod pogojem, da se stroški takšnih izjem ne prenesejo na druge uporabnike;

- (c) pristojbine se določijo na koledarsko leto na podlagi ugotovljenih stroškov ali se lahko določijo za celotno referenčno obdobje na podlagi ugotovljenih stroškov, pri čemer se zagotovi, da skupni prihodki v zadevnem referenčnem obdobju ne presegajo vsote prihodkov, kadar se pristojbine določijo na koledarsko leto v istem referenčnem obdobju;
- (d) navigacijske službe zračnega prometa lahko ustvarijo zadostne prihodke, ki zagotovijo primeren donos na aktivo, da prispevajo k potrebni krepitvi kapitala;
- (e) pristojbine odražajo stroške navigacijskih služb zračnega prometa in uporabe naprav in objektov, ki so na razpolago uporabnikom zračnega prostora, ob upoštevanju relativnih zmožnosti za prispevek različnih tipov zadevnih zrakoplovov;
- (f) pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa z namenom, da se omogoči visoka stopnja varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnitev ciljev uspešnosti in da se spodbuja zagotavljanje integriranih služb ob hkratnem zmanjšanju vpliva letalstva na okolje. Za namene točke (f) in v povezavi z nacionalnimi načrti izvedbe ali načrti izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora lahko nacionalni nadzorni organi vzpostavijo mehanizme, vključno s spodbudami, ki jih sestavljajo finančne prednosti in slabosti, ki izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in/ali uporabnike zračnega prostora spodbudijo, da podprejo izboljšave v izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, kot so povečanje zmogljivosti, zmanjšanje zamud in trajnostni razvoj, pri čemer ohranjajo največjo možno stopnjo varnosti.

10. Komisija sprejme ukrepe z določitvijo podrobnosti postopka za izvajanje odstavkov 1 do 9. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

Člen 14

Pregled skladnosti s členoma 12 in 13

1. Komisija v sodelovanju z državami članicami stalno preverja izpolnjevanje načel in pravil iz členov 12 in 13. Komisija si prizadeva uvesti potrebne mehanizme, ki bi omogočili uporabo Eurocontrolovega strokovnega znanja in izkušenj, rezultate pregleda pa predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora.
2. Komisija na zahtevo ene države članice ali več držav članic, ki menijo, da načela in pravila iz členov 12 in 13 niso bila pravilno uporabljena, ali na lastno pobudo izvede preiskavo v zvezi z vsakim domnevnim neizvajanjem ali neuporabo zadevnih načel in/ali pravil. Komisija brez poseganja v člen 32(1) rezultate preiskave predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora. Komisija v dveh mesecih po prejemu zahtevka, potem ko je opravila zaslišanje zadevne države članice, odloči, ali so bile določbe iz členov 12 in 13 upoštevane in ali se torej lahko ukrep še naprej izvaja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 27(2).

Skupni projekti

1. Skupni projekti so lahko v pomoč pri izvajanju osrednjega načrta ATM. Ti projekti poleg tega podpirajo cilje iz te uredbe za izboljšanje delovanja evropskega letalskega sistema in ATM/ANS na ključnih področjih, kot so zmogljivost, učinkovitost letov, stroškovna učinkovitost in okoljska trajnost znotraj prevladujočih varnostnih ciljev.
- 1a. Komisija lahko vzpostavi skupne projekte za izvedbo ključnih operativnih sprememb, opredeljenih v osrednjem načrtu ATM, ki vplivajo na celotno omrežje. V skupnih projektih so opredeljene funkcije ATM, ki so zrele za uporabo, skupaj s časovnim razporedom in geografskim obsegom uvajanja, ter zahteva, da se uvedejo pravočasno, usklajeno in sinhronizirano.
2. Komisija lahko sprejme tudi ukrepe, namenjene določitvi upravljanja skupnih projektov in opredelitvi spodbud za njihov razvoj. Ti ukrepi ne vplivajo na mehanizme za razvoj projektov v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, o katerih so se dogovorile stranke v teh blokih.
3. Skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Unije v večletnem finančnem okviru. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o porabi svojih finančnih sredstev, Komisija v skladu s členom 28 opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in ustreznimi zainteresiranimi stranmi, pri tem pa preuči vse primerne načine financiranja priprave teh projektov. Upravičeni stroški priprave skupnih projektov se krijejo v skladu z načeli preglednosti in nediskriminacije.
- 3a. Izvedbeni akti iz odstavkov 1a in 2 se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za vzpostavitev in izvajanje funkcionalnih blokov zračnega prostora z namenom doseganja zahtevane zmogljivosti in učinkovitosti omrežja za upravljanje zračnega prometa na enotnem evropskem nebu in postopno vse bolj integriranega²⁰ izvajanja ATM/ANS in ohranitve visoke stopnje varnosti ter prispevanja k splošni uspešnosti sistema zračnega prometa in zmanjšanemu vplivu na okolje.
2. Funkcionalni bloki zračnega prostora se vzpostavijo na podlagi dogovorov med državami članicami in, če je to koristno, ob podpori sektorskih partnerstev, opredeljenih v členu 16a.
3. Države članice, nacionalni nadzorni organi in izvajalci ATM/ANS kolikor je mogoče tesno sodelujejo med sabo z namenom zagotovitve skladnosti s tem členom. Kadar je primerno, lahko sodelovanje vključuje nacionalne nadzorne organe in izvajalce ATM/ANS iz tretjih držav, ki so udeležene pri funkcionalnih blokih zračnega prostora.

²⁰ Na koncu uvodne izjave (25) bo dodano naslednje besedilo, s katerim se pojasni postopno vse bolj integrirano izvajanje ATM/ANS, vključno z upravljanjem zračnega prostora: „Postopno vse bolj integrirano izvajanje ATM/ANS se lahko doseže med drugim z integriranim izvajalcem službe ali z delovnimi dogovori med dvema ali več izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, kjer je to ustrezno.“

4. Funkcionalni bloki zračnega prostora:

- (a) se opirajo na varnostno analizo;
- (b) so načrtovani tako, da prispevajo k doseganju ciljev uspešnosti, določenih v skladu s členom 11;
- (c) [...];
- (d) [...];
- (e) so na osnovi analiz stroškov in koristi upravičeni zaradi svoje dodane vrednosti, vključno z najučinkovitejšo uporabo tehničnih in človeških virov²¹;
- (f) zagotavljajo, kjer je primerno, nemoten in prilagodljiv prenos pristojnosti za kontrolo zračnega prometa med enotami službe zračnega prometa;

²¹ Predsedstvo predlaga, da se kot pojasnilo doda naslednja uvodna izjava: „Države članice bi morale zagotoviti, da lahko funkcionalni blok zračnega prostora, v katerem sodelujejo, postopno prinaša splošno dodano vrednost, tudi glede uporabe zračnega prostora ter tehničnih in človeških virov. Najučinkovitejšo uporabo tehničnih in človeških virov v funkcionalnem bloku zračnega prostora bi lahko dosegli med drugim:

- s skupnim usposabljanjem in infrastrukturo za usposabljanje osebja navigacijskih služb zračnega prometa,
- z uskladitvijo življenjskih ciklov tehničnih sistemov ATM,
- z uskladitvijo sistemov in orodij ATM,
- z racionalizacijo naložb v osnovna sredstva, ki ustrezno upoštevajo ves razvoj, potreben za dolgoročno vzdržnost ATM,
- z uskladitvijo načrtov naložb izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa,
- z ustanovitvijo skupnih kontrolnih centrov, kadar je to koristno,
- z razvojem skupne infrastrukture CNS,
- s čezmejnimi izvajanjem služb ali čezmejnimi prenosom ANS,
- z uskladitvijo izvajanja AIS,
- z uskladitvijo nadzornih struktur, vključno z nacionalnimi nadzornimi organi,
- s skupnimi dogovori za ravnanje v izrednih razmerah.“

- (g) [...];
 - (h) so skladni s pogoji, ki izhajajo iz regionalnih sporazumov, sklenjenih v okviru ICAO;
 - (i) upoštevajo regionalne sporazume, ki obstajajo na dan začetka veljavnosti te uredbe, zlasti tiste z evropskimi tretjimi državami.
- (4a) Funkcionalni bloki zračnega prostora izpolnjujejo tudi naslednje zahteve ob usklajevanju z upravljavcem omrežja, kot je določeno v členu 17:
- omogočajo prožno in najučinkovitejšo uporabo zračnega prostora, ki je mogoča, pri čemer se upoštevajo zahteve civilnih in vojaških uporabnikov zračnega prostora glede zračnega prometa;
 - omogočajo najučinkovitejše načrtovanje zračnega prostora, ki je mogoče;
 - zagotavljajo skladnost z evropskim omrežjem zračnih poti, ki je bilo vzpostavljeno v skladu s členom 17;
 - zagotavljajo združljivost med različnimi konfiguracijami zračnega prostora.
5. Zahteve, določene v tem členu, se lahko izpolnijo s sodelovanjem držav članic, nacionalnih nadzornih organov in izvajalcev ATM/ANS v enem ali več funkcionalnih blokih zračnega prostora.
6. [...] *(prestavljeno v člen 9(5))*

7. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vzpostavitvi in kateri koli spremembi funkcionalnih blokov zračnega prostora, zlasti o dogovorih med državami članicami in o skupnih določitvah. Preden uradno obvestijo Komisijo o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora, zadevne države članice pošljejo ustrezne informacije Komisiji, drugim državam članicam in zainteresiranim stranem in jim dajo priložnost, da predložijo svoje ugotovitve.
- 7a. Dogovor, s katerim se vzpostavi funkcionalni blok zračnega prostora, vsebuje potrebne določbe o načinu spreminjanja bloka in načinu umika države članice iz bloka, vključno s prehodnimi ureditvami.
8. Kadar nastanejo težave med dvema državama članicama ali več državami članicami glede funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki zadeva zračni prostor v njihovi pristojnosti, lahko zadevne države članice skupaj predložijo zadevo Odboru, da poda mnenje. Mnenje se naslovi na zadevne države članice. Brez poseganja v odstavek 6 države članice takšno mnenje upoštevajo v svojih prizadevanjih, da bi našle rešitev.
9. Po prejemu uradnih obvestil držav članic iz člena 7 Komisija oceni, ali posamezni funkcionalni bloki zračnega prostora izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 4 in 4a, in rezultate predloži v razpravo državam članicam. Če Komisija presodi, da eden ali več funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje zahtev, začne pogovore z zadevno državo članico, da doseže soglasje o ukrepih, potrebnih za popravilo nastalih razmer.

10. Izvajanje funkcionalnega bloka zračnega prostora lahko temelji na operativnem načrtu, v katerem so opisani ukrepi, ki jih sprejmejo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, nacionalni nadzorni organi in druge zainteresirane strani za izpolnitev zahtev iz odstavkov 4 in 4a. Če je ta operativni načrt vzpostavljen, se prikladi Komisiji. Pred vzpostavitvijo operativnega načrta države članice, ki sodelujejo v funkcionalnem bloku zračnega prostora, zagotovijo, da se zainteresiranim stranem zagotovijo ustrezne informacije in se jim da možnost, da predložijo pripombe.
11. Komisija lahko sprejme ukrepe v zvezi z informacijami, ki jih zagotovijo države članice iz člena 7. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).
12. Ta člen ne posega v noben dogovor o funkcionalnih blokih zračnega prostora med državami članicami, ki obstaja na dan začetka veljavnosti te uredbe²².

Člen 16a

Sektorska partnerstva

1. Izvajalci ATM/ANS si prizadevajo za sklenitev sektorskih partnerstev v podporo izvajanju enotnega evropskega neba in za izboljšanje delovanja evropske mreže za upravljanje zračnega prometa. Sektorska partnerstva se lahko sklenejo v okviru enega ali več funkcionalnih blokov zračnega prostora ali njegovih delov oziroma neodvisno.

²² Komisija predlaga, da se doda: „in je skladen z zakonodajo, veljavno v času njegove sklenitve.“

2. Sektorska partnerstva so dogovori o sodelovanju, sklenjeni za izboljšanje uspešnosti na najmanj enem od bistvenih področij uspešnosti v okviru načrta izvedbe iz člena 11. Sektorska partnerstva sklenejo dva ali več partnerjev, ki prispevajo k izvajanju ene ali več navigacijskih služb zračnega prometa. Sektorska partnerstva lahko poleg izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa vključujejo tudi druge zainteresirane strani.
3. [...]
4. Izvajalci ATM/ANS, ki sklenejo sektorska partnerstva, o svojih dejavnostih redno obveščajo države članice, pristojne za nadzor nad njimi.

Upravljanje omrežja in načrtovanje

1. Funkcije in službe omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) omogočajo optimalno uporabo zračnega prostora in uporabnikom zračnega prostora zagotavljajo uporabo zaželenih letalskih prog, hkrati pa omogočajo čim večji dostop do zračnega prostora in navigacijskih služb zračnega prometa. Namen teh funkcij in služb omrežja je podpora pobudam na nacionalni ravni in ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Izvajajo se ob upoštevanju ločevanja med regulativnimi in operativnimi nalogami²³.
2. Da se dosežejo cilji iz odstavka 1 in brez poseganja v odgovornosti držav članic glede nacionalnih zračnih poti in struktur zračnega prostora, Komisija zagotovi, da upravljavec omrežja izvaja naslednje naloge:
 - (a) načrtovanje evropskega omrežja prog in podpora optimizaciji načrtovanja zračnega prostora s sodelovanjem z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, organi držav članic in funkcionalnimi bloki zračnega prostora iz člena 16;
 - (b) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem letalstvu, zlasti radijskih frekvenc, in usklajevanje kod radarskih odzivnikov;
 - (c) zagotavljanje osrednje službe za upravljanje pretoka zračnega prometa;
 - (d) izvajanje letalskega informacijskega portala v skladu s členom 23;

²³ Predsedstvo predlaga, da se v uvodno izjavo vključi naslednje pojasnilo: „*S funkcijami in službami omrežja bi morali izboljšati uspešnost in zmanjšati stroške EATMN, in sicer brez prekrivanja ali podvajanja vlog in pristojnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, skupnega podjetja SESAR, upravljavca uvajanja ali EASA.*“

- (e) [...];
- (f) zagotavljanje osrednje funkcije za koordinacijo ukrepov v primeru krize omrežja;
- (g) izvajanje podporne službe ali služb ali dela služb v skladu z zahtevami iz člena 10(5).

Naloge, naštete v tem odstavku, ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uresničevanja politične diskrecije. Upoštevajo predloge, ki so oblikovani na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Izvajajo se skupaj z vojaškimi organi po dogovorjenih postopkih glede prilagodljive uporabe zračnega prostora.

Komisija lahko po posvetovanju z Odborom in v skladu s postopkom iz odstavka 4 imenuje Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni organ za izvajanje nalog upravljavca omrežja. Te naloge se izvajajo na nepristranski in stroškovno učinkovit način, opravljene pa so v imenu držav članic in zainteresiranih strani. Zanje veljajo pravila ustreznega upravljanja, ki priznavajo ločevanje med odgovornostjo za opravljene službe in odgovornostjo za predpise, pri čemer se upoštevajo potrebe celotne mreže ATM, in ob polni vključenosti uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavci letališč.

3. Komisija lahko ob sklicevanju na seznam iz odstavka 2 določi naloge, zlasti tiste, povezane s podpornimi službami, če jih na centraliziran način izvaja upravljavec omrežja v skladu s členom 10(5). Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

4. Komisija sprejme podrobna pravila glede:

- (a) usklajevanja in urejanja postopkov za učinkovitejše upravljanje letalskih frekvenc, pa tudi oblikovanja načel in meril;
- (b) osrednje funkcije usklajevanja zgodnje identifikacije in reševanja potreb po frekvencah v pasovih, dodeljenih evropskemu splošnemu zračnemu prometu, za podporo oblikovanju in delovanju evropskega letalskega omrežja;
- (c) dodatnih funkcij in služb omrežja, kot jih opredeljuje osrednji načrt ATM;
- (d) ureditev za sprejemanje odločitev med državami članicami, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavcem omrežja za naloge iz odstavka 2;
- (e) ureditev za upravljanje upravljavca omrežja, da bi deloval kot neodvisno in stroškovno učinkovito telo, ki ponuja mrežo za funkcije in službe, pri čemer bi bili vključeni vsi zadevni zainteresirani izvajalci;
- (f) ureditve za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede sprejemanja odločitev na nacionalni in evropski ravni, ter

- (g) znotraj radijskega spektra, ki ga splošnemu zračnemu prometu dodeli Mednarodna telekomunikacijska zveza, razdelitve nalog in odgovornosti med upravljavca omrežja in nacionalne upravljavce frekvenc, pri čemer je treba poskrbeti, da bodo pristojni za nacionalno upravljanje frekvenc še naprej izvajali naloge, ki so povezane z nacionalnim upravljanjem frekvenc in ki ne vplivajo na omrežje. Za primere, ko pride do vpliva na omrežje, nacionalni upravljavci frekvenc sodelujejo z upravljavcem omrežja, da bi omogočili optimalno uporabo frekvenc;
- (h) v okviru podpore načrtovanju zračnega prostora razdelitve nalog in pristojnosti med upravljavca omrežja, države članice in izvajalce služb zračnega prometa; zlasti:
 - (i) upravljavec omrežja sodeluje z državami članicami in izvajalci služb zračnega prometa na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, da bi opredelili in ocenili pomanjkljivosti pri načrtovanju zračnega prostora in nezdružljivosti med različnimi konfiguracijami zračnega prostora;
 - (ii) države članice in izvajalci služb zračnega prometa ob posvetovanju z upravljavcem omrežja oblikujejo korektivne ukrepe za odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti, da bi izpolnili potrebe vseh uporabnikov zračnega prostora in upravljavcev letališča v čim večji možni meri;
 - (iii) izvajalci služb zračnega prometa ob upoštevanju ustreznih odločitev pristojnih organov na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora samostojno ali skupaj izvedejo te ukrepe v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora, pri čemer se usklajujejo z upravljavcem omrežja.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

5. Vidiki načrtovanja zračnega prostora, razen tistih iz odstavkov 2, 4(c) in 4(h), se obravnavajo na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Ta postopek načrtovanja upošteva zračni promet, njegovo sezonskost in zahtevnost ter načrte izvedbe in vključuje popolno posvetovanje ustreznih uporabnikov zračnega prostora ali ustreznih skupin, ki zastopajo uporabnike zračnega prostora in po potrebi vojaške organe.

Člen 18

Odnosi med izvajalci služb

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa lahko uporabljajo službe drugih izvajalcev, ki so bili certificirani ali je bila zanje podana izjava v Uniji, ter vojaških izvajalcev služb v skladu s členom 1(3) Uredbe (ES) št. 216/2008.
2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa formalno potrdijo njihove delovne odnose s pisnimi sporazumi ali enakovrednimi pravnimi ureditvami, v katerih opredelijo specifične dolžnosti in naloge, ki jih vsak izvajalec prevzame, in omogočijo izmenjavo operativnih podatkov med temi izvajalci, če so ti podatki v zvezi s splošnim zračnim prometom. O sklenitvi teh ureditev je treba obvestiti zadevne nacionalne nadzorne organe.
3. V primerih izvajanja služb zračnega prometa se zahteva odobritev zadevnih držav članic. V primerih izvajanja meteoroloških služb se zahteva odobritev zadevnih držav članic, če so te določile izvajalca na ekskluzivni osnovi v skladu s členom 9(1).

Člen 19

Odnosi z zainteresiranimi stranmi

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa vzpostavijo posvetovalne mehanizme za omogočanje posvetovanj z ustreznimi skupinami uporabnikov zračnega prostora in operaterji aerodromov o vseh pomembnih zadevah, povezanih z izvajanjem služb, vključno z zadevnimi spremembami konfiguracij zračnega prostora ali strateških naložbah, ki imajo bistven učinek na izvajanje ATM/ANS in/ali pristojbine. Posvetovanje je sorazmerno z obsegom služb, ki se izvajajo.

Člen 20

Odnosi z vojaškimi organi

Države članice v okviru skupne prometne politike sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da bi se med pristojnimi civilnimi in vojaškimi organi sklenili ali obnovili pisni sporazumi ali enakovredne pravne ureditve za upravljanje specifičnih blokov zračnega prostora.

Člen 21

Preglednost računovodskih izkazov

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne glede na svoj lastniški sistem ali pravno ureditev sestavijo računovodske izkaze, jih predložijo v revizijo in objavijo. Ti računovodski izkazi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa izvajalca služb popolna skladnost z mednarodnimi standardi ni mogoča, si izvajalec prizadeva takšno skladnost doseči v največji možni meri.
2. V vseh primerih pa izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa objavijo letno poslovno poročilo in se pri njih redno izvajajo neodvisne revizije.
3. Kadar izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo službe v svežnju, morajo identificirati in razkriti stroške in dohodke, ki izhajajo iz navigacijskih služb, ki jih razčlenijo v skladu s sistemom pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa iz členov 12 in 13, ter, kadar je to primerno, vodijo konsolidirane računovodske izkaze za druge službe, ki niso povezane z navigacijskimi službami zračnega prometa, kakor bi morali storiti, če bi zadevne službe zagotavljala ločena podjetja.
4. Države članice določijo pristojne organe, ki imajo pravico dostopa do računovodskih izkazov izvajalcev služb znotraj zračnega prostora v njihovi pristojnosti.
5. Za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zajema ta uredba, lahko države članice uporabljajo prehodne določbe člena 9 Uredbe (ES) št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. julija 2002 o uporabi mednarodnih računovodskih standardov²⁴.

²⁴ UL L 243, 11.9.2002, str. 1.

Dostop do podatkov in zaščita podatkov

1. Da bi zadostili potrebam pri svojem delovanju, si izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora in letališča izmenjujejo ustrezne operativne podatke za splošni zračni promet v realnem času. Ti podatki se uporabljajo samo za operativne namene.
2. Dostop do ustreznih operativnih podatkov se nediskriminatorno odobri ustreznim organom, izvajalcem navigacijskih služb, ki so certificirani ali je bila zanje podana izjava, uporabnikom zračnega prostora in letališčem, in sicer brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike.
3. Izvajalci služb, ki so certificirani ali je bila zanje podana izjava, uporabniki zračnega prostora in letališča določijo standardne pogoje za dostop tudi do njihovih drugih operativnih podatkov, poleg tistih iz odstavka 1. Nacionalni nadzorni organi takšne standardne pogoje odobrijo. Komisija lahko določi ukrepe glede postopkov za izmenjavo podatkov in vrste zadevnih podatkov v zvezi s temi pogoji za dostopa in njihovo odobritev. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

POGLAVJE IV

ZRAČNI PROSTOR IN INTEROPERABILNOST

Člen 23

Elektronske letalske informacije

1. Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic in na način, ki dosledno upošteva to objavo, Komisija v sodelovanju z upravljavcem omrežja zagotovi razpoložljivost elektronskih letalskih informacij visoke kakovosti, ki so predstavljene na usklajen način ter po kakovosti podatkov in aktualnosti ustrezajo zahtevam vseh zadevnih uporabnikov.
2. Za namene odstavka 1 Komisija zagotovi razvoj infrastrukture za letalske informacije za vso Unijo v obliki elektronskega integriranega obveščevalnega portala z neomejenim dostopom za zainteresirane strani. Navedena infrastruktura vključuje dostop do zahtevanih podatkovnih elementov in njihovo zagotavljanje, kot so med drugim letalske informacije, informacije službe letalskih informacij (ARO), meteorološke informacije in informacije o upravljanju pretoka.
3. Komisija sprejme ukrepe za vzpostavitev in izvajanje elektronskega integriranega obveščevalnega portala. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

Člen 23a²⁵

Prilagodljiva uporaba zračnega prostora

1. Države članice ob upoštevanju organiziranosti vojaških vidikov v svoji pristojnosti zagotovijo enotno uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora, kakor ga opredeljuje ICAO in razvija Eurocontrol, na enotnem evropskem nebu, da se olajša upravljanje zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike in v skladu z osrednjim načrtom ATM.
2. Države članice Komisiji letno poročajo o uporabi – v okviru skupne prometne politike – koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti.
3. Kadar je zlasti na podlagi poročil, ki jih predložijo države članice, treba okrepiti in uskladiti uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, Komisija sprejme ukrepe v okviru skupne prometne politike. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

²⁵ Prej člen 7 Uredbe št. 551/2004, usklajen s PDEU.

Tehnološki razvoj in interoperabilnost upravljanja zračnega prometa

1. Komisija sprejme podrobna pravila v zvezi s spodbujanjem tehnološkega razvoja in interoperabilnosti upravljanja zračnega prometa v povezavi z razvojem in izvajanjem osrednjega načrta ATM. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3) pred začetkom izvajanja osrednjega načrta ATM.
2. V zvezi s pravili iz odstavka 1 se uporablja člen 17(2)(b) Uredbe (ES) št. 216/2008. Kadar je to primerno, Komisija zaprosi EASA za vključitev teh pravil v letni delovni program iz člena 56 navedene uredbe.

POGLAVJE V KONČNE DOLOČBE

Člen 25

Prilagoditev prilog

Komisija je pooblaščená, da v skladu s členom 26 sprejme delegirane akte zaradi spremembe²⁶ pogojev, ki jih je treba priložiti dovoljenjem, ki se izdajo izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa iz točke 2(b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) Priloge II, da se upoštevajo izkušnje nacionalnih nadzornih organov pri izvajanju teh zahtev in pogojev ali razvoj sistema upravljanja zračnega prometa v zvezi z interoperabilnostjo in celostnim izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa.

²⁶ Priloga I je združena s Prilogo V k Uredbi (ES) št. 216/2008.

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo iz člena 25 se Komisiji podeli za obdobje petih let od [*datuma objave te uredbe*]. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalžanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz člena 25 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njem določen. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Zlasti je pomembno, da se Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov v skladu s svojo običajno prakso posvetuje s strokovnjaki, tudi strokovnjaki držav članic. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

²⁷ Komisija ima pridržek glede členov 26 in 27, zlasti člena 26(4).

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 25, začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok podaljša za dva meseca.

Člen 27

Postopki odbora

1. Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko nebo, v nadaljnjem besedilu „Odbor“, ki ga sestavljajo po dva predstavnika vsake države članice in mu predseduje Komisija. Odbor zagotavlja ustrezno upoštevanje interesov vseh kategorij uporabnikov. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
4. Kadar Odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 28

Posvetovanje Komisije z zainteresiranimi stranmi

1. Komisija vzpostavi mehanizem na ravni Unije za posvetovanja o zadevah v zvezi z izvajanjem te uredbe, kadar je to potrebno. Poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom Komisije 98/500/ES, sodeluje pri posvetovanju.
2. Zainteresirane strani so lahko:
 - izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - upravljavec omrežja;
 - upravljavci letališč ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine, ki jih zastopajo;
 - vojska;
 - letalska industrija;
 - predstavniški organi strokovnega osebja in
 - nacionalni letališki koordinatorji.
3. Komisija da državam članicam na voljo rezultat posvetovanja.

Člen 29

Posvetovalni organ panoge

Komisija brez poseganja v vlogo Odbora in Eurocontrola ustanovi „posvetovalni odbor panoge“, ki ga sestavljajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, združenja uporabnikov zračnega prostora, upravljavci letališč, letalski sektor in predstavniški organi strokovnega osebja. Vloga tega organa je le svetovanje Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba.

Člen 30

Odnosi s tretjimi državami

Unija in njene države članice si prizadevajo za razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije, in to razširitev podpirajo. V ta namen si prizadevajo, da v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami, razširijo enotno evropsko nebo na te države. Prizadevajo si tudi za sodelovanje z zadevnimi državami v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali sporazumov o funkcijah omrežja ali v okviru Sporazuma med Evropsko unijo in Eurocontrolom o splošnem okviru za okrepljeno sodelovanje.

Člen 31

Pomoč drugih organov

Komisija lahko druge organe zaprosi za pomoč pri izvajanju nalog iz te uredbe, med drugim tudi Eurocontrol v okviru sporazuma med EU in Eurocontrolom.

Člen 32

Zaupnost

1. Niti nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, niti Komisija, upravljavec omrežja ali organ za oceno uspešnosti ne razkrijejo informacij zaupne narave, zlasti ne informacij o izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa, njihovih poslovnih odnosih ali stroškovnih komponentah.
2. Odstavek 1 ne posega v pravico nacionalnih nadzornih organov ali Komisije, da razkrijejo informacije, kadar so te nujno potrebne za izvajanje njihovih nalog, vendar je v tem primeru razkritje sorazmerno in upošteva pravno utemeljen interes izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč in drugih zadevnih zainteresiranih strani za varovanje njihovih poslovno občutljivih informacij.
3. Informacije in podatki, posredovani v skladu s sistemom pristojbin iz člena 12, se objavijo.

Člen 33

Kazni

Države članice določijo pravila glede kazni za kršitve te uredbe, zlasti s strani uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev služb. Te kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 34

Pregled in načini ocene vpliva

1. Komisija redno pregleduje uporabo te uredbe ter predloži poročilo o tem Evropskemu parlamentu in Svetu konec vsakega referenčnega obdobja iz člena 11(5)(d). Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva informacije v zvezi z izvajanjem te uredbe.
2. Poročila vsebujejo oceno rezultatov, ki so bili doseženi z ukrepi na podlagi te uredbe, vključno z ustreznimi informacijami o razvoju dogodkov v sektorju, zlasti o ekonomskih, socialnih, okoljskih, zaposlovalnih in tehnoloških vidikih, kakor tudi o kakovosti služb v smislu prvotnih ciljev in prihodnjih potreb.

Člen 35

Varovalni ukrepi

Ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, v kolikor so ti potrebni za varovanje bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Takšni ukrepi so zlasti potrebni:

- (a) za nadzorovanje zračnega prostora v njeni pristojnosti, skladno z regionalnimi sporazumi o zračnem prometu Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), zlasti za sposobnost odkrivanja, prepoznavanja in presojanja vseh zrakoplovov, ki uporabljajo ta zračni prostor, z namenom zavarovati varnost letenja in sprejeti ukrepe za izpolnjevanje potreb varovalne in obrambne politike,
- (b) ob resnih notranjih nemirih z negativnim vplivom na ohranjanje zakonitosti in javnega reda,
- (c) v primeru vojne ali ob resni mednarodni napetosti, ki bi pomenila vojno nevarnost,
- (d) za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti, ki jih je država članica sprejela za ohranjanje miru in mednarodne varnosti,
- (e) za izvajanje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja, vključno s sredstvi, ki so potrebna za vaje.

Člen 36

[...]

Člen 37

Razveljavitev

Uredbe (ES) št. 549/2004, 550/2004 in 551/2004 se razveljavijo.

Uredba (ES) št. 552/2004 se razveljavi, z izjemo

- členov 5 in 6 ter prilog III in IV zadevne uredbe, ki se še naprej uporabljajo za namene izjav, dokler ne začnejo veljati ustrezni izvedbeni ukrepi iz člena 8b(6) Uredbe (ES) št. 216/2008;
- členov 4 in 7 zadevne uredbe, ki se še naprej uporabljajo, dokler ne začnejo veljati ustrezni izvedbeni ukrepi iz člena 24 in člena 8b Uredbe (ES) št. 216/2008.

Sklici na razveljavljene uredbe se upoštevajo kot sklici na to uredbo in se berejo v skladu s primerjalno tabelo v Prilogi III.

Člen 38

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 3 se začne uporabljati 18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe, razen za tiste države članice, ki Komisijo v 6 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe uradno obvestijo o svoji odločitvi, da ustanovijo nacionalne nadzorne organe kot pravno ločene organe – v tem primeru se člen 3 začne uporabljati 48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah .

V Strasbourg,

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik Predsednik

[črtana in vključena v Prilogo V k uredbi o EASA (glej dok. 15472/14)]

POGOJI V ZVEZI Z DOVOLJENJI

1. Dovoljenja navajajo naslednje informacije:
 - (a) nacionalni nadzorni organ, ki dovoljenje izda;
 - (b) prosilec (ime in naslov);
 - (c) službe in po potrebi funkcije, za katere ima izvajalec dovoljenje;
 - (d) izjava, da prosilec izpolnjuje skupne zahteve, kakor jih opredeljuje člen 8b Uredbe (ES) št. 216/2008;
 - (e) datum izdaje dovoljenja in rok njegove veljavnosti.
2. Dodatni pogoji, ki jih lahko vsebuje dovoljenje, so lahko povezani z:
 - (a) nediskriminacijskim dostopom do navigacijskih služb zračnega prometa za uporabnike zračnega prostora in zahtevano ravniyo izvajanja takšnih služb, zlasti glede varnosti in interoperabilnosti;
 - (b) operativnimi specifikacijami zadevnih služb;
 - (c) rokom, do katerega je treba službe izvesti;
 - (d) različno operativno opremo, ki se uporablja v okviru določenih služb;
 - (e) omejitvami izvajanja drugih služb kakor tistih, ki so povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa;
 - (f) pogodbami, sporazumi in drugimi dogovori med izvajalcem služb in tretjo stranjo, ki se nanašajo na službo(-e);

(g) zagotavljanjem informacij, ki so smotne za preverjanje skladnosti služb s skupnimi zahtevami, vključno o delovnih načrtih, finančnih in operativnih podatkih in o večjih spremembah, ki lahko vplivajo na tip in/ali obseg izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa;

(h) drugimi pravnimi pogoji, ki niso specifični za navigacijske službe zračnega prometa, kakor so pogoji, ki se nanašajo na začasni odvzem ali preklic dovoljenja.

PRIMERJALNA TABELA

Uredba št. 549/2004	Uredba št. 550/2004	Uredba št. 551/2004	Uredba št. 552/2004	Ta uredba
Člen 1(1) do (3)				Člen 1(1) do (3)
		Člen 1(3)		Člen 1(4)
Člen 1(4)				Člen 1(5)
	Člen 1			-----
		Člen 1(1), (2) in (4)		-----
			Člen 1	-----
Člen 2(1) do (35)				Člen 2(1) do (35)
				Člen 2(36) do (38)
Člen 2 (17), (18), (23), (24), (32), (35) in (36)				-----
Člen 3				-----
Člen 4(1) in (2)				Člen 3(1) in (2)

				Člen 3(3) in (4)
Člen 4(3)				Člen 3(5)
				Člen 3(6)
Člen 3(4) do (5)				Člen 3(7) in (8)
				Člen 3(9)
	Člen 2(1)			Člen 4(1a)
				Člen 4(1b) do (1g)
	Člen 2(2)			Člen 4(2)
				Člen 5(1) in (2)
	Člen 2(3) do (6)			Člen 5(3) do (6)
	Člen 3(1) in (2)			Člen 6(1) in (2)
			Člen 8(1) in (3)	Člen 6(3) in (4)
				Člen 6(5)

			Člen 8(2) in (4)	-----
	Člen 6			-----
Člen 10(1)				Člen 7(1)
				Člen 7(2)
	Člen 7(1)			Člen 8(1)
				Člen 8(2)
	Člen 7(4) in (6)			Člen 8(3) in (4)
	Člen 7(2), (3), (5), (7) do (9)			-----
	Člen 8			Člen 9
				Člen 10
	Člen 9			-----
Člen 11				Člen 11
	Člen 14			Člen 12
	Člen 15			Člen 13
	Člen 16			Člen 14

	Člen 15a			Člen 15
	Člen 9a(1)			Člen 16(1) in (3)
				Člen 16(2)
	Člen 9a(2)(i)			-----
	Člen 9a(2)			Člen 16(4)
				Člen 16(5)
	Člen 9a(3) do (9)			Člen 16(6) do (12)
	Člen 9b			-----
		Člen 6(1) do (2b)		Člen 17(1) in (2b)
				Člen 17(2c) do (2e)
		Člen 6(3)–(4d)		Člen 17(3) do (4d)
				Člen 17(4e)
		Člen 6(4e) do (4f)		Člen 17(4f) in (4g)

		Člen 6(5) in (7)		Člen 17(5) in (6)
		Člen 6(8) in (9)		-----
	Člen 10			Člen 18
				Člen 19
	Člen 11			Člen 20
	Člen 12			Člen 21
	Člen 13			Člen 22
		Člen 3		-----
		Člen 3a		Člen 23
		Člen 4		-----
		Člen 7		-----
		Člen 8		-----
			Člen 3	Člen 24(1) in (2)
			[...]	-----
			Člen 2 [...]	-----
			Členi [...] 4 do 7	-----
	Člen 17(1)			Člen 25

				Člen 26
Člen 5(1) do (3)				Člen 27(1) do (3)
Člen 5(4) in (5)				-----
Člen 10(2) in (3)				Člen 28(1) in (2)
Člen 6				Člen 29
Člen 7				Člen 30
Člen 8				Člen 31
	Člen 4			-----
			Člen 9	-----
	Člen 18			Člen 32
Člen 9				Člen 33
Člen 12(2) do (4)				Člen 34(1) do (3)
Člen 12(1)				-----
	Člen 18a			-----
		Člen 10		-----
Člen 13				Člen 35
Člen 13a				Člen 36

			Člen 10	-----
			Člen 11	Člen 37
	Člen 19(1)			Člen 38
	Člen 19(2)			-----
	Priloga I		Priloga V	[...]
			Priloga I	-----
	Priloga II			Priloga II
			Priloga II	-----
				Priloga III
			Priloga III	-----
			Priloga IV	-----
