

Bruxelles, 22. lipnja 2021.
(OR. en)

9616/21

Međuinstitucijski predmeti:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

RADNI DOKUMENT

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	ST 9490/21 + COR1-5
Br. dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Predmet:	Izmijenjeni prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi jedinstvenoga europskog neba (preinaka) – opći pristup (3. lipnja 2021.)

Za delegacije se u Dodatku I. nalazi opći pristup Vijeća o navedenom prijedlogu i njegovim prilogima, koji je Vijeće donijelo na 3798. sastanku održanome 3. lipnja 2021.

2013/0186 (COD)

Izmijenjeni prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o provedbi jedinstvenoga europskog neba

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

¹ SL C [...], [...], str. [...].

² SL C [...], [...], str. [...].

- (1) Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća³, Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ te Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁵ značajno su izmijenjene. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.

³ Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

⁴ Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).

⁵ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

- (2) Prvim paketom zakonodavstva o jedinstvenom europskom nebu koji su donijeli Europski parlament i Vijeće, to jest Uredbom (EZ) br. 549/2004, Uredbom (EZ) br. 550/2004, Uredbom (EZ) br. 551/2004 i Uredbom (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁶, uspostavljena je čvrsta pravna osnova za cjelovit, interoperabilan i siguran sustav upravljanja zračnim prometom (ATM). Donošenje drugog paketa, to jest Uredbe (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća⁷, uvođenjem koncepata sheme izvedbe i upravitelja mreže radi daljnjeg poboljšanja izvedbe europske mreže upravljanja zračnim prometom dodatno je ojačalo inicijativu za jedinstveno europsko nebo. Uredba (EZ) br. 552/2004 stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća⁸ jer su odredbe potrebne za interoperabilnost sustava upravljanja zračnim prometom, komponenata i postupaka uključene u tu uredbu.
- (3) Kako bi se uzele u obzir izmjene uvedene Uredbom (EU) 2018/1139, potrebno je uskladiti sadržaj ove Uredbe sa sadržajem Uredbe (EU) 2018/1139 te paralelno izmijeniti tu uredbu.
- (4) U članku 1. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. priznaje se da „svaka država ima potpun i isključiv suverenitet nad zračnim prostorom iznad svog državnog područja”. U okviru tog suvereniteta, uzimajući u obzir važeće međunarodne konvencije, države članice Unije izvršavaju ovlasti javnog tijela pri nadzoru zračnog prometa.

⁶ Uredba (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti) (SL L 96, 31.3.2004., str. 26.).

⁷ Uredba (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o izmjeni uredaba (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EZ) br. 552/2004 radi poboljšanja izvedbe i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava (SL L 300, 14.11.2009., str. 34.).

⁸ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

- (4a) Ova Uredba ne bi trebala utjecati na prava i odgovornosti država članica na temelju Čikaške konvencije.
- (5) Provedba zajedničke prometne politike zahtijeva djelotvoran sustav zračnog prijevoza koji omogućava sigurno, redovito i održivo obavljanje usluga u zračnom prometu, optimizira upotrebu zračnog prostora i mogućnosti, čime doprinosi održivosti zrakoplovstva i olakšava kretanje roba, osoba i usluga.
- (6) Istodobno ostvarivanje ciljeva povećanja standarda sigurnosti zračnog prometa i poboljšanja cjelokupne izvedbe ATM-a i usluga u zračnoj plovidbi (ANS) u općem zračnom prometu u Europi zahtijeva uvažavanje ljudskog faktora. Stoga države članice trebaju poštovati načela „kulture pravičnosti”. Trebalo bi razmotriti i uzeti u obzir mišljenja i preporuke Stručne skupine za ljudsku dimenziju⁹ jedinstvenog europskog neba.
- (7) Poboljšanja ekološke učinkovitosti upravljanja zračnim prometom isto tako doprinose postizanju ciljeva iz Pariškog sporazuma Komunikacije Komisije o europskom zelenom planu, Zaključaka Vijeća o Komisijinoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost i Digitalne agende za Europu, osobito smanjenjem emisija iz zračnog prometa.
- (7a) Zračni prostor zajednički je resurs svih kategorija korisnika koje ga trebaju upotrebljavati na fleksibilan način, kojim se osigurava pravednost i transparentnost te istodobno uzimaju u obzir sigurnosne i obrambene potrebe država članica i njihove obveze u okviru međunarodnih organizacija.
- (8) Države članice su 2004. donijele opću izjavu o vojnim pitanjima povezanim s jedinstvenim europskim nebom¹⁰, koju su ponovile. Prema toj izjavi, države članice trebale bi posebno unaprijediti civilno-vojnu suradnju i, ako i u mjeri u kojoj to sve dotične države članice smatraju potrebnim, olakšati suradnju između njihovih oružanih snaga u pogledu svih pitanja upravljanja zračnim prometom.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Vidjeti SL L 96, 31.3.2004., str. 9.

- (9) Odluke koje se odnose na sadržaj, opseg ili izvođenje vojnih operacija i obuke ne spadaju u područje nadležnosti Unije na temelju članka 100. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
- (9a) Države članice, prema potrebi zajedno s trećim zemljama, mogu uspostaviti funkcionalne blokove zračnog prostora radi razvoja bolje suradnje i koordinacije s ciljem poticanja izvedbe mreže za upravljanje zračnim prometom unutar jedinstvenog europskog neba i smanjenog utjecaja na okoliš.
- (10) Države članice trebale bi imenovati nacionalno nadzorno tijelo koje preuzima zadaće koje se takvom tijelu dodjeljuju na temelju ove Uredbe. Kako bi se osigurao dosljedan i jasan nadzor nad pružanjem usluga u Europi, nacionalnim nadzornim tijelima treba osigurati dostatnu neovisnost i resurse. Financiranje tih tijela posebno bi trebalo jamčiti njihovu neovisnost i trebalo bi im omogućiti da djeluju u skladu s načelima pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti. Osoblje nacionalnih nadzornih tijela trebalo bi djelovati neovisno, posebno izbjegavajući sukobe interesa između pružanja usluga u zračnoj plovidbi i izvršavanja svojih zadaća. To ne bi trebalo sprečavati nacionalno nadzorno tijelo u sudjelovanju u regulatornom tijelu nadležnom za više reguliranih sektora ako to tijelo ispunjava zahtjeve za neovisnošću, ni u udruživanju, u organizacijskom smislu, posebno s nacionalnim nadležnim tijelom imenovanim na temelju Uredbe (EU) 2018/1139 ili nacionalnim tijelom nadležnim za tržišno natjecanje.
- (11)
- (12) Nacionalna nadzorna tijela imaju ključnu ulogu u provedbi jedinstvenog europskog neba pa stoga trebaju međusobno surađivati kako bi se omogućila razmjena informacija o njihovom radu i načelima donošenja odluka, najboljih praksi i postupaka s obzirom na primjenu ove Uredbe i razvio zajednički pristup, među ostalim putem poboljšane suradnje na regionalnoj razini. Ova suradnja treba se odvijati redovito.
- (13)

- (14) Ako posjeduje certifikat ili izjavu u skladu člankom 41. Uredbe (EU) 2018/1139, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi trebao bi pod nediskriminirajućim uvjetima moći pružati usluge u Uniji.
- (14a) Na temelju članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) 2018/1139, ta se uredba, uključujući zahtjeve za posjedovanje certifikata utvrđene u njezinu članku 41., ne primjenjuje na ATM/ANS koje pruža ili stavlja na raspolaganje vojska. U skladu s tim države članice ujedno bi trebale biti ovlaštene dopustiti pružanje takvih usluga u zračnoj plovidbi u cijelom zračnom prostoru ili njegovu dijelu pod njihovom nadležnošću bez certifikata i/ili primjene cijele ili dijela ove Uredbe. U takvim slučajevima dotična država članica može posebno biti u mogućnosti odrediti dotične pružatelje vojnih usluga za pružanje usluga u zračnom prometu ili meteoroloških usluga (MET) u skladu s ovom Uredbom.
- (14b) Ovom se Uredbom ne zahtijeva certifikacija signala koju pružaju globalni navigacijski satelitski sustavi (GNSS).
- (15) Među korisnicima zračnog prostora ne bi trebalo biti diskriminacije u pogledu pružanja jednakovrijednih usluga u zračnoj plovidbi.
- (16) Usluge u zračnom prometu trebale bi se pružati na isključivoj osnovi. Pružatelji tih usluga trebali bi biti podložni imenovanju i zahtjevima od javnog interesa, posebno u pogledu nacionalne sigurnosti i obrane te lokacije njihova glavnog mjesta poslovanja i vlasništva. U tom pogledu trebalo bi uzeti u obzir da je pružanje usluga u zračnom prometu, kako je predviđeno ovom Uredbom, povezano s izvršavanjem ovlasti javnog tijela koje nisu gospodarske prirode i stoga ne podliježu primjeni pravila Ugovora o tržišnom natjecanju.
- (16a) Države članice trebale bi osigurati da se imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu ne sprečava njihovim nacionalnim pravom posebno na temelju toga što dotični pružatelj usluga ima glavno mjesto poslovanja u drugoj državi članici ili je u vlasništvu državljanâ te države članice u slučaju da primjena takvog nacionalnog prava podrazumijeva neopravdano ograničenje slobode pružanja usluga ili slobode poslovnog nastana, što bi trebalo procjenjivati na pojedinačnoj osnovi s obzirom na sve relevantne okolnosti.

- (16b) Na temelju svoje analize sigurnosnih pitanja države članice trebale bi moći na isključivoj osnovi imenovati jednog ili više pružatelja MET-a za cijeli zračni prostor ili dio zračnog prostora pod njihovom nadležnošću, bez potrebe za organiziranjem poziva za podnošenje ponuda.
- (16c) Suradnja među pružateljima usluga u zračnoj plovidbi važan je alat za poboljšanje cjelokupne izvedbe europskog sustava ATM-a te bi je trebalo poticati.
- (17) Na temelju svoje analize sigurnosnih pitanja države članice mogu dopustiti pružateljima usluga u zračnom prometu, operatorima aerodroma ili skupini operatora aerodroma da nabavljaju komunikacijske, navigacijske i nadzorne usluge (CNS), usluge zrakoplovnog informiranja (AIS), podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS), MET, osim ako je jedinstvenog pružatelja MET-a imenovala dotična država članica ili terminalne usluge u zračnom prometu za aerodromsku i prilaznu kontrolu. Mogućnost takve nabave može osigurati veću fleksibilnost i promicati inovacije u uslugama ne utječući pritom na sigurnosne i posebne potrebe, uključujući potrebe vojske, potrebe u pogledu povjerljivosti, interoperabilnosti, stabilnosti sustava, pristupa podacima i sigurnosti upravljanja zračnim prometom.
- (18) Ako se nabavlja MET ili usluge u zračnom prometu za aerodromsku i prilaznu kontrolu, oni ne bi trebali biti podložni shemi izvedbe iz ove Uredbe.
- (19)
- (20) Prema potrebi, nabava usluga u zračnoj plovidbi trebala bi se provoditi u skladu s Direktivom 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i Direktivom 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹², osim ako je drukčije predviđeno ovom Uredbom, te u skladu s načelima jednakog postupanja, nediskriminacije i transparentnosti, kao i s primjenjivim odredbama Ugovora, posebno pravilima Ugovora o slobodi pružanja usluga i slobodi poslovnog nastana.

¹¹ Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

¹² Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

- (21) Za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova neophodna je dostupnost zajedničkih usluga informiranja (CIS). Kako bi se ograničili troškovi upravljanja tim prometom, cijene CIS-a koji se pruža na isključivoj osnovi trebale bi se temeljiti na troškovima i razumnoj profitnoj marži te bi trebale biti podložne odobrenju nacionalnih nadzornih tijela. Kako bi se omogućilo pružanje usluga, pružateljima CIS-a trebalo bi odobriti pristup relevantnim operativnim podacima pod poštenim, razumnim i nediskriminirajućim uvjetima.
- (21a) Dostupnost relevantnih operativnih podataka s obzirom na opći zračni promet ključna je za omogućivanje fleksibilnog pružanja podatkovnih usluga u zračnom prometu, na prekograničnoj razini i na razini Unije. Stoga bi takve podatke trebalo staviti na raspolaganje relevantnim dionicima pod poštenim, razumnim i nediskriminirajućim uvjetima. Točnost informacija, među ostalim informacija o stanju u zračnom prostoru i posebnim situacijama u zračnom prometu, te pravodobno prosljeđivanje tih informacija civilnim i vojnim kontrolorima izravno utječu na sigurnost i učinkovitost operacija, među ostalim na okolišnu učinkovitost letova. Pravodobni pristup najnovijim informacijama o stanju u zračnom prostoru ključan je za sve strane koje žele iskoristiti strukture zračnog prostora koje su stavljene na raspolaganje prilikom podnošenja ili ponovnog podnošenja svojih planova leta.
- (22) Shema izvedbe i sustav naknada trebali bi osigurati učinkovit, održiv i neprekinut rad europskog sustava ATM-a, a svrha im je i veća troškovna učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi koje se ne pružaju po tržišnim uvjetima i promicanje bolje kvalitete usluga. U tu bi svrhu trebali uključivati relevantne i odgovarajuće poticaje. S obzirom na taj cilj, shema izvedbe ne bi trebala obuhvaćati usluge koje se nabavljaju u skladu s ovom Uredbom. Shema izvedbe trebala bi obuhvaćati sve usluge u zračnoj plovidbi koje je imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu pružio ili nabavio od drugih pružatelja usluga, među ostalim kada taj pružatelj usluga pruža usluge u zračnoj plovidbi i usluge u zračnom prometu.
- (22a) Može se imenovati tijelo za reviziju izvedbe koje savjetuje Komisiju i nacionalna nadzorna tijela te im pomaže u provedbi sheme izvedbe i sustava naknada.
- (23)
- (24)

- (25) Budući da pružanje usluga u zračnoj plovidbi obuhvaća prekogranične i mrežne elemente, rutnu izvedbu trebalo bi ocjenjivati u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije.
- (25a) S obzirom na njihovo poznavanje lokalnih okolnosti, države članice i njihova nacionalna nadzorna tijela trebali bi biti zaduženi za izradu i donošenje nacrt planova izvedbe i ciljeva izvedbe. Ti bi se planovi posebno trebali temeljiti na podacima imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu ili više njih u pogledu svih usluga u zračnoj plovidbi koje ti pružatelji usluga pružaju ili nabavljaju. Komisija bi trebala biti zadužena za procjenu tih planova. Nacionalna nadzorna tijela također bi trebala biti zadužena za praćenje izvedbe pružatelja usluga u zračnom prometu te, prema potrebi, za uvođenje korektivnih mjera.
- (26) Nacrti planova izvedbe trebali bi obuhvaćati ciljeve izvedbe rutnih usluga koji su u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i s ciljevima izvedbe terminalnih usluga u ključnim područjima izvedbe povezanim s okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću, uzimajući pritom u obzir lokalne okolnosti i međuovisnost ključnih područja izvedbe i sigurnosti, te bi trebali biti usklađeni s određenim kvalitativnim kriterijima kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri osiguralo da se ciljevi stvarno postižu.
- (27) Na izvedbu mreže trebali bi se primjenjivati posebni kriteriji kojima se uzima u obzir posebna priroda mrežnih funkcija. Za mrežu bi trebali postojati ciljevi izvedbe u ključnim područjima izvedbe povezanim s okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću.
- (28) Sustav naknada trebao bi se temeljiti na načelu da bi korisnici zračnog prostora trebali platiti za troškove nastale pružanjem usluga koje su im stavljene na raspolaganje ili u njihovu korist koji nisu obuhvaćeni na neki drugi način. Troškovi nastali u vezi s uslugama u zračnoj plovidbi koje pružaju nacionalna tijela država članica, uključujući nacionalna nadležna tijela i nacionalna nadzorna tijela te EUROCONTROL, kao i upravitelj mreže mogu biti uključeni u utvrđene troškove koji se mogu naplatiti korisnicima zračnog prostora. Naknadama bi trebalo poticati sigurno, učinkovito, djelotvorno i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i troškovne učinkovitosti, kao i ispunjavanje ciljeva izvedbe, te podupirati smanjenje zrakoplovstva na okoliš.

- (29) Državama članicama trebalo bi dopustiti da osiguraju prilagodbu naknada radi poboljšanja okolišne učinkovitosti i kvalitete usluga, osobito većom upotrebom održivih alternativnih goriva, povećanjem kapaciteta i smanjenjem kašnjenja, uz održavanje optimalne razine sigurnosti. Komisija bi trebala provesti studiju izvedivosti o utjecaju prilagodbe naknada na zračni promet i dionike, kao i o doprinosu te prilagodbe postizanju ciljeva jedinstvenog europskog neba.
- (30)
- (30a) Trebalo bi uspostaviti mehanizme kao što su produljenje, suspenzija tekućeg referentnog razdoblja ili prilagodba ciljeva izvedbe tijekom referentnog razdoblja kako bi se odgovorilo na nepredvidive i značajne događaje koji znatno utječu na provedbu sheme izvedbe i sustava naknada, u kojima se može primijetiti znatno odstupanje od predviđanja prometa.
- (30b) Ne dovodeći u pitanje postupak utvrđen u članku 258. UFEU-a, Komisija bi trebala preispitati poštuju li države članice zahtjeve utvrđene u okviru sheme izvedbe i sustava naknada te, prema potrebi, može izdati mišljenje o tome jesu li ti zahtjevi ispunjeni.
- (31) Trebalo bi propisati transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kao jedan od načina za sprečavanje unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja koje iz toga proizlazi.
- (32) Mrežne funkcije trebale bi doprinijeti održivom razvoju sustava zračnog prometa i podupirati postizanje ciljeva izvedbe na razini Unije. Trebale bi olakšati održivu, djelotvornu i ekološki optimalnu upotrebu zračnog prostora i ograničenih resursa, odražavati operativne potrebe pri uvođenju infrastrukture europske mreže upravljanja zračnim prometom i pružiti potporu u slučaju mrežnih kriza.

- (32a) Niz mrežnih funkcija, kao što je upravljanje protokom zračnog prometa, treba centralizirano koordinirati jedno tijelo kako bi se poduprle mjere koje poduzimaju države članice i relevantni operativni dionici. Stoga bi upravitelj mreže trebao obavljati niz zadaća koje doprinose izvršavanju tih funkcija, a njegovo bi djelovanje trebalo uključivati sve operativne dionike na koje se to odnosi. Posebne zadaće upravitelja mreže trebale bi biti utvrđene ovom Uredbom. Upravitelja mreže trebala bi imenovati Komisija. Komisija bi za obavljanje tih zadaća trebala imenovati Eurocontrol s obzirom na veliko stručno znanje te organizacije u području zrakoplovstva ili neko drugo nepristrano i stručno tijelo.
- (33) Operativni dionici, koji moraju provoditi mrežne funkcije na lokalnoj i operativnoj razini, te države članice trebali bi biti u potpunosti uključeni u provedbu tih funkcija i u postupak donošenja odluka. U skladu s tim, upravitelj mreže trebao bi poduzeti mjere kooperativnim donošenjem odluka koje se posebno temelji na savjetovanju s operativnim dionicima i državama članicama te na detaljnim radnim aranžmanima i postupcima za rad. U takvom kooperativnom postupku donošenja odluka prednost bi trebalo dati interesima mreže u mjeri u kojoj je to moguće, ne dovodeći u pitanje sigurnosne i obrambene potrebe, te bi se njime trebala riješiti pitanja i postići konsenzus kad god je to moguće. Nadalje, kako bi se osiguralo odgovarajuće upravljanje u pogledu provedbe mrežnih funkcija, trebalo bi uspostaviti Upravni odbor mreže koji osigurava odgovarajuću zastupljenost interesa svih sudionika uključenih u provedbu tih funkcija. Ne dovodeći u pitanje savjetovanje s Upravnim odborom mreže o regulatornim ili strateškim odlukama kao što je prihvaćanje strateškog plana mreže, mjere koje su donesene kooperativnim donošenjem odluka i koje donosi Upravni odbor mreže trebale bi biti operativne ili tehničke prirode te bi se njima trebao osiguravati svakodnevni rad mreže u skladu s ciljevima ove Uredbe. Trebalo bi jasno utvrditi ovlasti upravitelja mreže i Upravnog odbora mreže u pogledu donošenja odluka te opseg kooperativnih postupaka donošenja odluka. Akti doneseni u okviru mrežnih funkcija prema potrebi trebali bi podlijegati sudskom preispitivanju u skladu s uvjetima utvrđenima u Ugovoru.

(34)

(35)

(36) Pružanje potpunih, visoko kvalitetnih i pravovremenih zrakoplovnih informacija ima značajan utjecaj na sigurnost i na olakšavanje pristupa zračnom prostoru Unije i mogućnostima kretanja u njemu. Pristup tim podacima trebalo bi olakšati putem odgovarajuće informacijske infrastrukture.

(37) Sigurna i učinkovita upotreba zračnog prostora može se postići samo bliskom suradnjom među civilnim i vojnim korisnicima zračnog prostora koja se u praksi uglavnom zasniva na koncepciji fleksibilne upotrebe zračnog prostora i djelotvorne civilno-vojne koordinacije u skladu sa standardima i preporukama ICAO-a. S ciljem osiguravanja ujednačene primjene tog koncepta Komisiju bi trebalo ovlastiti za donošenje provedbenih akata, u okviru zajedničke prometne politike i ne dovodeći u pitanje odgovornosti država članica nad njihovim zračnim prostorom.

(38) Cilj je projekta SESAR omogućiti siguran, učinkovit i ekološki održiv razvoj zračnog prometa modernizacijom europskog i globalnog sustava upravljanja zračnim prometom. Kako bi se doprinijelo njegovoj punoj djelotvornosti, trebalo bi osigurati odgovarajuću koordinaciju između faza projekta. Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom trebao bi proizaći iz faze definiranja SESAR-a i trebao bi doprinijeti postizanju ciljeva izvedbe na razini Unije.

(39) Koncept zajedničkih projekata trebao bi imati za cilj pravodobnu, koordiniranu i usklađenu provedbu ključnih operativnih promjena utvrđenih u Europskom glavnom planu upravljanja zračnim prometom koje utječu na čitavu mrežu. Komisija bi trebala biti zadužena za provedbu analize troškova i koristi u pogledu financiranja radi ubrzanja realizacije projekta SESAR.

(40) Usklađenost sa zahtjevima za sustave upravljanja zračnim prometom i sastavne dijelove utvrđenima Uredbom (EU) 2018/1139 trebala bi osigurati interoperabilnost tih sustava i sastavnih dijelova u korist jedinstvenog europskog neba.

(41)

- (42) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, osobito u pogledu imenovanja tijela za reviziju izvedbe, provedbe shema izvedbe i sustava naknada, među ostalim određivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, kriterija i postupaka za ocjenjivanje nacrt planova izvedbe i ciljeva izvedbe pružatelja usluga u zračnom prometu i upravitelja mreže, ocjene i odobrenja planova izvedbe, praćenja izvedbe, pravila za pružanje informacija o troškovima i naknadama, sadržaja i utvrđivanja troškovne osnovice za naknade i određivanja jediničnih cijena za usluge u zračnoj plovidbi, mehanizama poticaja i mehanizama za podjelu rizika, pravila o provedbi mrežnih funkcija, o imenovanju upravitelja mreže i uvjetima tog imenovanja, te o zadaćama upravitelja mreže, o Upravnom odboru mreže, o kooperativnom postupku donošenja odluka i u pogledu mehanizama upravljanja mrežom, zahtjeva u pogledu dostupnosti operativnih podataka, primjene koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora, utvrđivanja zajedničkih projekata i mehanizama upravljanja koji se na njih primjenjuju, provedbene ovlasti trebale bi biti dodijeljene Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹³. Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne bi trebala donijeti nacrt provedbenog akta.
- (43) Sa socijalnim i profesionalnim organizacijama osoblja treba se savjetovati o svim predloženim mjerama koje imaju značajne socijalne i tehnološke učinke te učinke povezane s ljudskom dimenzijom ili izvedbom. Na razini Unije također je potrebno savjetovanje s Odborom za sektorski dijalog, koji je osnovan Odlukom Komisije 98/500/EZ¹⁴, te sa Stručnom skupinom za ljudsku dimenziju.
- (44) Sankcije koje su predviđene za kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće, ne umanjujući pritom sigurnost.

¹³ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

¹⁴ SL L 225, 12.8.1998., str. 27.

(44b) Ovom Uredbom ne bi se trebale spriječiti države članice da primjenjuju mjere potrebne za zaštitu ključnih interesa sigurnosne ili obrambene politike. Osim toga, ona ne utječe na ovlast država članica da donose odredbe u vezi s organizacijom svojih oružanih snaga. Zbog te bi ovlasti države članice mogle donositi mjere kojima svojim oružanim snagama osiguravaju da raspolažu zračnim prostorom koji je dostatan za potrebe odgovarajućeg obrazovanja i obuke. Stoga bi trebalo uvrstiti zaštitnu klauzulu kojom bi se osiguralo izvršenje te ovlasti.

(45)

(46) Budući da cilj ove Uredbe, provedbu jedinstvenog europskog neba, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ga se s obzirom na transnacionalnu dimenziju postupka može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za stvaranje i pravilno funkcioniranje jedinstvenog europskog neba kako bi se osigurali standardi sigurnosti u zračnom prometu, kako bi se doprinijelo održivom razvoju sustava zračnog prometa i poboljšala cjelokupna izvedba upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet u Europi radi ispunjavanja zahtjeva svih korisnika zračnog prostora. Jedinstveno europsko nebo uključuje usklađenu paneuropsku mrežu, postupno sve integriraniji zračni prostor, upravljanje mrežom i sustave za upravljanje zračnim prometom koji se temelje na sigurnosti, učinkovitosti, interoperabilnosti i tehnološkoj modernizaciji na dobrobit svih korisnika zračnog prostora, građana i zaštite okoliša.
2. Primjenom ove Uredbe ne dovodi se u pitanje suverenitet država članica nad njihovim zračnim prostorom i zahtjevi država članica u vezi s pitanjima javnog reda, javne sigurnosti i obrane, kako je navedeno u članku 44. Ova Uredba ne odnosi se na vojne operacije i obuku. Osigurava se koordinacija s vojnim tijelima kako bi se utvrdili i riješili mogući učinci primjene ove Uredbe na vojne aktivnosti.
3. Primjenom ove Uredbe ne dovode se u pitanje prava i dužnosti država članica koji proizlaze iz Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. (Čikaška konvencija). U tom je smislu cilj ove Uredbe, na područjima koja su njome obuhvaćena, pomoći državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza koje proizlaze iz Čikaške konvencije, davanjem osnove za zajedničko tumačenje i jednaku provedbu njezinih odredaba, te osiguravanjem da se te odredbe propisno poštuju u ovoj Uredbi i pravilima za njezinu provedbu.

4. Ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar ICAO EUR područja, gdje su države članice odgovorne za pružanje usluga u zračnom prometu. Države članice mogu također primjenjivati ovu Uredbu na zračni prostor pod svojom odgovornošću unutar drugih ICAO područja, uz uvjet da o tome obavijeste Komisiju i druge države članice.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „usluga aerodromske kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa (ATC) za aerodromski promet;
2. „usluga zrakoplovnog informiranja” znači usluga uspostavljena za davanje zrakoplovnih informacija i podataka potrebnih za sigurnu, redovitu i učinkovitu zračnu plovību na određenom državnom području;
 - 2.a „Agencija” znači Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa osnovana Uredbom (EU) 2018/1139;
3. „pružatelj usluga u zračnoj plovidbi” znači svaki javni ili privatni subjekt koji pruža jednu ili više usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet;
4. „usluge u zračnoj plovidbi (ANS)” znači usluge zračnog prometa; komunikacijske usluge, usluge plovidbe i nadzora (CNS), uključujući usluge kojima se pojačavaju signali koje odašilju sateliti glavnih konstelacija GNSS-a za potrebe zračne plovidbe; meteorološke usluge za zračnu plovidbu (MET); usluge zrakoplovnog informiranja (AIS); i podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS);
5. „usluga kontrole zračnog prometa (ATC)” znači usluga koja se pruža u svrhu:
 - (a) sprečavanja sudara:
 - i. između zrakoplova;

ii. između zrakoplova i prepreka na manevarskom prostoru;

(b) ubrzavanja i održavanja urednog protoka zračnog prometa;

6. „podatkovne usluge u zračnom prometu” znači usluge koje se sastoje od prikupljanja, objedinjavanja i integracije operativnih podataka od pružatelja usluga nadzora, od pružatelja MET-a i AIS-a i mrežnih funkcija te od drugih relevantnih subjekata koji generiraju operativne podatke kao i pružanje obrađenih podataka za svrhe kontrole zračnog prometa i upravljanja zračnim prometom;

8. „upravljanje protokom zračnog prometa (ATFM)” znači funkcija uspostavljena kako bi se osiguranjem najveće moguće iskorištenosti kapaciteta ATC-a, kao i usklađenosti opsega prometa s kapacitetima koje su prijavili odgovarajući pružatelji usluga zračnog prometa doprinijelo sigurnom, redovitom i brzom protoku zračnog prometa koji obuhvaća cjelovite putanje;

9. „upravljanje zračnim prometom (ATM)” znači skup funkcija i usluga koje se obavljaju u zraku i na tlu (usluge u zračnom prometu, upravljanje zračnim prostorom i upravljanje protokom zračnog prometa, uključujući oblikovanje postupaka letenja) koje su potrebne kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito kretanje zrakoplova tijekom svih faza leta;

10. „usluge zračnog prometa” znači različite usluge davanja letnih informacija, usluge uzbuđivanja, savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge kontrole zračnog prometa (usluge područne, prilazne i aerodromske kontrole);

11. „blok zračnog prostora” znači zračni prostor određenih dimenzija u prostoru i vremenu, koji se sastoji od jedne ili više struktura zračnog prostora i unutar kojega se pružaju usluge u zračnoj plovidbi;

12. „upravljanje zračnim prostorom” znači funkcija planiranja i praćenja čiji je glavni cilj optimizacija iskorištenosti raspoloživog zračnog prostora zahvaljujući dinamičnoj vremenskoj raspodjeli zračnog prostora i, povremeno, njegovoj raspodjeli među različitim kategorijama korisnika zračnog prostora na temelju njihovih kratkoročnih potreba;

13. „struktura zračnog prostora” znači određeni volumen zračnog prostora definiran s ciljem osiguravanja sigurnog i optimalnog upravljanja zračnim prometom;

14. „korisnici zračnog prostora” znači operatori zrakoplova koji lete u skladu s pravilima u općem zračnom prometu;
15. „usluga uzbunjivanja” znači usluga predviđena za obavješćivanje odgovarajućih organizacija o zrakoplovu za koji je potrebna pomoć traženja i spašavanja te, prema potrebi, za pomaganje tim organizacijama;
16. „usluga prilazne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku;
17. „usluga područne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranim područjima;
18. „polazna vrijednost” znači vrijednost utvrđena u svrhu određivanja ciljeva izvedbe i procijenjena s pomoću stvarnih troškova ili stvarnih jediničnih troškova tijekom godine koja prethodi početku relevantnog referentnog razdoblja;
19. „referentna skupina” znači skupina pružatelja usluga u zračnom prometu sa sličnim operativnim i gospodarskim okruženjem;
20. „vrijednost raščlambe” znači vrijednost dobivena, za određenog pružatelja usluga u zračnom prometu, raščlambom cilja izvedbe na razini Unije na razinu jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu, koja služi kao referentna vrijednost za procjenu usklađenosti cilja izvedbe utvrđenog u nacrtu plana izvedbe s ciljem izvedbe na razini Unije;
21. „certifikat” znači certifikat kako je definiran u članku 3. stavku 12. Uredbe (EU) 2018/1139;
22. „zajednička usluga informiranja (CIS)” znači usluga koja se sastoji od širenja statičnih i dinamičnih podataka kako bi se omogućilo pružanje U-space usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova;
23. „komunikacijske usluge” znači zrakoplovne nepokretne i pokretne usluge namijenjene komunikaciji zemlja-zemlja, zrak-zemlja i zrak-zrak u svrhu kontrole zračnog prometa;

24. „sastavni dijelovi” znači materijalni predmeti, poput hardvera, i nematerijalni predmeti, poput softvera, o kojima ovisi interoperabilnost Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (EATMN);
25. „kontrolirano područje” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;
26. „kooperativno donošenje odluka” znači proces u kojem se odluke donose na temelju interakcije i savjetovanja s relevantnim tijelima država članica, operativnim dionicima i drugim akterima, prema potrebi, te s ciljem postizanja konsenzusa;
27. „prekogranične usluge” znači usluge u zračnoj plovidbi koje u jednoj državi članici daje pružatelj usluga čije je glavno mjesto poslovanja u drugoj državi članici;
28. „izjava” znači, za potrebe upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi, izjava kako je definirana u članku 3. stavku 10. Uredbe (EU) 2018/1139;
30. „zona naplate rutnih naknada” znači volumen zračnog prostora koji se proteže od tla do gornjeg zračnog prostora i uključuje taj gornji zračni prostor, u kojem se pružaju rutne usluge u zračnoj plovidbi i za koji su utvrđene jedinstvena troškovna osnovica i jedinstvena jedinična cijena;
31. „EUROCONTROL” je Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe ustanovljena 13. prosinca 1960. Međunarodnom konvencijom o suradnji radi sigurnosti zračne plovidbe;
32. „Europska mreža za upravljanje zračnim prometom (EATMN)” znači skup sustava iz točke 3.1. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2018/1139 koja omogućuje pružanje usluga u zračnoj plovidbi u Uniji, uključujući sučelja na granicama s trećim zemljama;
33. „Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom” znači plan potvrđen Odlukom Vijeća 2009/320/EZ¹⁵, kako je kasnije izmijenjena;
34. „fleksibilna upotreba zračnog prostora” znači koncepcija upravljanja zračnim prostorom, kako ju je opisao ICAO, čije je temeljno načelo da zračni prostor ne bi trebao

¹⁵ SL L 95, 9.4.2009., str. 41.

biti označen kao civilni ili vojni zračni prostor, nego ga treba smatrati kontinuiranim prostorom u kojem se u najvećoj mogućoj mjeri moraju ispuniti svi zahtjevi korisnika;

35. „usluga letnih informacija” znači usluga koja je predviđena za davanje savjeta i informacija korisnih za sigurno i učinkovito izvođenje letova;

35.b „funkcionalni blok zračnog prostora” znači blok zračnog prostora utemeljen na operativnim zahtjevima i uspostavljen neovisno o državnim granicama, u kojemu je pružanje usluga u zračnoj plovidbi i povezanih funkcija utemeljeno na izvedbi i optimizirano, s ciljem da se u svaki funkcionalni blok zračnog prostora uvede poboljšana suradnja među pružateljima usluga u zračnoj plovidbi ili, prema potrebi, integrirani pružatelj usluga;

35.c „oblikovanje postupaka letenja” znači svi zadaci relevantni za oblikovanje postupka instrumentalnog letenja;

36. „opći zračni promet” znači svi letovi civilnih zrakoplova kao i svi letovi državnih zrakoplova (uključujući vojne, carinske i policijske zrakoplove) kada se ti letovi izvode u skladu s postupcima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), osnovane Čikaškom konvencijom;

37. „interoperabilnost” znači niz funkcionalnih, tehničkih i operativnih značajki koje moraju imati sustavi i sastavni dijelovi EATMN-a kao i postupci za njegovo djelovanje kako bi se osigurao njegov siguran, neometan i učinkovit rad;

38. „meteorološke usluge za zračnu plovidbu (MET)” znači uređaji i usluge koji osiguravaju meteorološke prognoze, upozorenja, izvještaje i opažanja za potrebe zračne plovidbe, kao i sve druge meteorološke informacije i podatke koje države osiguravaju u svrhu korištenja u zrakoplovstvu;

39. „nacionalno nadležno tijelo” znači subjekti kako su definirani u članku 3. točki 34. Uredbe (EU) 2018/1139;

40. „nacionalno nadzorno tijelo” znači nacionalno tijelo ili nacionalna tijela kojima je država članica povjerila zadaće iz ove Uredbe;

41. „usluge zračne plovidbe” znači uređaji i usluge koji zrakoplovu daju informacije o položaju i vremenu;

42. „kriza mreže” znači stanje nemogućnosti pružanja upravljanja zračnim prometom i ili usluga u zračnoj plovidbi na potrebnoj razini, koje nastaje nakon neuobičajene ili nepredviđene situacije i koje rezultira većim gubitkom kapaciteta mreže ili većom neravnotežom između kapaciteta mreže i prometne potražnje, ili većim smetnjama u protoku informacija ili integritetu u jednom ili u nekoliko dijelova mreže;

43. „upravitelj mreže” znači subjekt kojemu su povjerene zadaće potrebne za doprinos izvršavanju mrežnih funkcija iz članka 26., u skladu s člankom 27.;

43.a „plan mrežnih operacija (NOP)” znači plan uspostavljen kooperativnim postupkom donošenja odluka radi provedbe ciljeva mrežnih funkcija na operativnoj razini i doprinošenja ciljevima izvedbe;

43.b „strateški plan mreže (NSP)” znači plan uspostavljen kooperativnim postupkom donošenja odluka kojim se usmjerava dugoročan razvoj mreže;

43.c „operativni zračni promet” znači svi letovi koji nisu u skladu s odredbama navedenima za opći zračni promet i za koje su odgovarajuća nacionalna tijela odredila pravila i postupke;

44. „operativni podaci” znači informacije o svim fazama leta koje su potrebne pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, korisnicima zračnog prostora, operatorima zračnih luka i drugim uključenim sudionicima za operativne svrhe;

44.a „operativni dionici” znači civilni i vojni korisnici zračnog prostora, civilni i vojni pružatelji usluga u zračnoj plovidbi te operatori zračnih luka;

45. „plan izvedbe” znači plan čiji je cilj poboljšati izvedbu usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija;

46. „puštanje u rad” znači prva operativna uporaba nakon početne instalacije ili nadogradnje sustava;

47. „mreža ruta” znači mreža utvrđenih ruta za usmjeravanje protoka općeg zračnog prometa koja je potrebna za pružanje usluga kontrole zračnog prometa;

48. „faza definiranja SESAR-a” znači faza koja se sastoji od određivanja i ažuriranja dugoročne vizije projekta SESAR, s njim povezanog koncepta operacija kojima se omogućuju poboljšanja u svakoj fazi leta, potrebnih bitnih operativnih promjena u okviru EATMN-a i potrebnih prioriteta razvoja i uvođenja;
49. „faza uvođenja SESAR-a” znači uzastopne faze industrijalizacije i provedbe, tijekom kojih se provode sljedeće aktivnosti: standardizacija, proizvodnja i certifikacija zemaljske i zrakoplovne opreme i procesi potrebni za provedbu rješenja SESAR-a (industrijalizacija); te nabava, ugradnja i puštanje u rad opreme i sustava koji se temelje na rješenjima SESAR-a, uključujući s njima povezane operativne postupke (provedba);
50. „faza razvoja SESAR-a” znači faza tijekom koje se provode aktivnosti istraživanja, razvoja i validacije u cilju osiguravanja razrađenih rješenja SESAR-a;
51. „projekt SESAR” znači projekt modernizacije upravljanja zračnim prometom u Europi kojim se Uniji nastoji pružiti visoko djelotvorna, standardizirana i interoperabilna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom i koji se sastoji od inovacijskog ciklusa koji uključuje fazu definiranja SESAR-a, fazu razvoja SESAR-a i fazu uvođenja SESAR-a;
52. „rješenje SESAR-a” znači rezultat faze razvoja SESAR-a koji se može uvesti i kojim se uvode novi ili poboljšani standardizirani i interoperabilni operativni postupci ili tehnologije;
53. „usluge nadzora” znači uređaji i usluge koji se koriste za utvrđivanje položaja zrakoplova kako bi se osigurao siguran razmak među njima;
54. „sustav” znači skup sastavnih dijelova na zrakoplovu i na tlu, kao i satelitskih uređaja, koji su potpora uslugama u zračnoj plovidbi u svim fazama leta;
56. „zona naplate terminalnih naknada” znači zračna luka ili skupina zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice ili više njih, u kojoj se pružaju terminalne usluge u zračnoj plovidbi i za koju su utvrđene jedinstvena troškovna osnovica i jedinstvena jedinična cijena;

57. „nadogradnja” znači svaka izmjena kojom se mijenjaju operativne značajke sustava.

Članak 2.a

Funkcionalni blokovi zračnog prostora

1. Države članice mogu uspostaviti funkcionalni blok zračnog prostora radi razvoja bolje suradnje i koordinacije s ciljem poticanja izvedbe mreže za upravljanje zračnim prometom unutar jedinstvenog europskog neba. Ne dovodeći u pitanje članak 5. stavke od 3. do 5.a ove Uredbe, države članice mogu zajednički izvršiti sve svoje obveze ili dio njih na temelju članaka 3., 4., 5., 7., 7.a, 7.b, 8., 10., 13., 13.a, 13.b i 17. ove Uredbe i provedbenih pravila donesenih na temelju ove Uredbe na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora.
2. Prema potrebi, u suradnju mogu biti uključene i treće zemlje koje sudjeluju u funkcionalnim blokovima zračnog prostora.
4. Funkcionalni blokovi zračnog prostora uspostavljaju se međunarodnim sporazumom sklopljenim između dotičnih država članica i, prema potrebi, dotičnih trećih zemalja koje su odgovorne za bilo koji dio zračnog prostora koji je obuhvaćen funkcionalnim blokom zračnog prostora. Sporazum i popis obveza koje države članice namjeravaju zajednički provesti dostavljaju se Komisiji.

POGLAVLJE II.

NACIONALNA NADZORNA TIJELA

Članak 3.

Imenovanje, uspostavljanje i zahtjevi u pogledu nacionalnih nadzornih tijela

1. Države članice, zajednički ili pojedinačno, imenuju ili uspostavljaju tijelo ili tijela kao svoje nacionalno nadzorno tijelo koje preuzima zadaće koje se takvom tijelu dodjeljuju ovom Uredbom.
2. Nacionalno nadzorno tijelo izvršava svoje ovlasti nepristrano, neovisno i transparentno te je nužno osigurati njegovo prikladno organiziranje, zapošljavanje, upravljanje i financiranje.
3. Nacionalno nadzorno tijelo neovisno je od svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u organizacijskom i hijerarhijskom smislu te u pogledu donošenja odluka te osobito izbjegava sukobe interesa s tim pružateljima usluga. Ta neovisnost ne sprečava to tijelo i te pružatelje usluga da budu dio iste državne službe, javnog tijela ili uprave.

4. Države članice mogu osnivati tijela koja su nadležna za više reguliranih sektora ili za više regulatornih područja u okviru prometnog sektora pod uvjetom da ta integrirana regulatorna tijela zadovoljavaju zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka. Nacionalno nadzorno tijelo može se u pogledu svoje organizacijske strukture udružiti s drugim javnim tijelima, posebno s nacionalnim tijelom nadležnim za tržišno natjecanje iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003¹⁶, nacionalnim nadležnim tijelom ili, prema potrebi, s nacionalnim tijelom nadležnim za promet, pod uvjetom da zajedničko tijelo uspostavljeno ovom Uredbom zadovoljava zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka.

9. Države članice obavješćuju Komisiju o nazivima i adresama nacionalnih nadzornih tijela, kao i o njihovim promjenama, te o mjerama koje su poduzete kako bi se osigurala sukladnost s ovim člankom.

Članak 4.

Zadaće nacionalnih nadzornih tijela

1. Nacionalno nadzorno tijelo izvršava zadaće koje su mu dodijeljene na temelju ove Uredbe i provedbenih akata donesenih na temelju ove Uredbe, posebno sljedeće zadaće:

- (a) provjerava ispunjavaju li pružatelji usluga nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve iz članka 7. stavka 1.a točke (b) i članka 8. stavka 4. točke (d);
- (c) ocjenjuje i odobrava određivanje cijena za pružanje zajedničkih usluga informiranja (CIS), u skladu s člankom 9.;
- (d) izrađuje nacrt plana izvedbe, uključujući utvrđivanje kriterija za raspodjelu troškova i određivanje ciljeva izvedbe, praćenje sheme izvedbe i sustava naknada iz članaka i u okviru članaka od 10. do 13.b, članka 17. i članaka od 19. do 22. te iz provedbenih akata utvrđenih u člancima 18. i 23.;

¹⁶ Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora o EZ-u (SL L 1, 4.1.2003., str. 1.).

- (e) nadzire primjenu Uredbe u pogledu transparentnosti računa u skladu s člankom 25., provodi reviziju ili provjerava i odobrava financijske podatke iz članka 25. stavka 4.

3. Svako nacionalno nadzorno tijelo, u suradnji s nacionalnim nadležnim tijelom ako je riječ o drugom subjektu, provodi potrebne aktivnosti praćenja, uključujući, prema potrebi, inspekcije i revizije, kako bi utvrdilo moguću neusklađenost subjekata koji podliježu njihovu nadzoru na temelju ove Uredbe u pogledu zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi i provedbenim aktima donesenima na temelju ove Uredbe. U slučaju neusklađenosti nacionalna nadzorna tijela donose odluke o korektivnim mjerama i provode ih.

Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori aerodroma i pružatelji CIS-a na koje se to odnosi moraju poštovati provedbene mjere koje u tom kontekstu poduzimaju nacionalna nadzorna tijela. U slučaju prekograničnih usluga dotična država članica ili njezino nacionalno nadzorno tijelo mogu zatražiti od države članice u kojoj pružatelj usluga ima poslovni nastan ili u kojoj ima glavno mjesto poslovanja ili od nacionalnog nadzornog tijela te države članice da im pruže potporu kako bi se prevladale bilo kakve poteškoće u provedbi. Obje države članice ili njihova nacionalna nadzorna tijela nastoje surađivati u tu svrhu.

Članak 5.

Suradnja nacionalnih nadzornih tijela

1. Nacionalna nadzorna tijela prema potrebi razmjenjuju informacije, posebno informacije koje se odnose na njihov rad i postupak donošenja odluka, najbolje prakse i postupke te na primjenu ove Uredbe. Nacionalna nadzorna tijela u tu svrhu mogu sudjelovati i surađivati u mreži koja se sastaje u redovitim vremenskim razmacima.
2. Nacionalna nadzorna tijela surađuju, posebno u slučaju pružanja prekograničnih usluga i pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru pod nadležnošću druge države članice, u vidu radnih dogovora, u svrhe pružanja uzajamne pomoći u svojim zadaćama praćenja i nadzora te provođenja istraga i pregleda.

3. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru koji spada pod nadležnost dviju ili više država članica, posebno u pogledu funkcionalnih blokova zračnog prostora, te države članice zaključuju, prema potrebi, sporazum o nadzoru predviđenom u ovom članku koji one ili njihova tijela provode u skladu s ovom Uredbom u pogledu dotičnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

4. Pri pružanju usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru pod nadležnošću neke druge države članice sporazumi iz stavka 3. uključuju uzajamno priznavanje, od strane svake države članice ili njihovih tijela, obavljanja zadaća utvrđenih u ovoj Uredbi te rezultata obavljanja tih zadaća. U sporazumima se također navodi koje će nacionalno nadzorno tijelo biti zaduženo za zadaće iz članka 4. stavka 1.

5. Ako to dopušta nacionalno pravo i radi regionalne suradnje, nacionalna nadzorna tijela mogu također sklopiti sporazume o raspodjeli odgovornosti u vezi zadaća nadzora.

5.a Komisija se obavješćuje o sporazumima iz ovog članka.

POGLAVLJE III.

PRUŽANJE USLUGA

Članak 6.

Pružanje usluga pružatelja usluga u zračnoj plovidbi

2. Ne dovodeći u pitanje članke 7. i 7.a te članak 8. stavak 4. ove Uredbe, subjekt koji ispunjava zahtjeve iz članaka 40. i 41 Uredbe (EU) 2018/1139 te iz delegiranih akata i provedbenih akata donesenih na temelju te uredbe smije korisnicima zračnog prostora unutar Unije pod nediskriminirajućim uvjetima pružati usluge u zračnoj plovidbi.

2.a U slučaju da je država članica pružatelju usluga u zračnoj plovidbi odobrila izuzeće od zahtjeva za posjedovanje certifikata na temelju članka 41. stavka 6. Uredbe (EU) 2018/1139, ta država članica može, neovisno o stavku 2., tom pružatelju usluga dopustiti pružanje usluga u zračnoj plovidbi u dijelu zračnog prostora pod njezinom nadležnošću za koji je odobreno to izuzeće i u skladu s uvjetima utvrđenima u tom članku.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., države članice mogu vojski dopustiti pružanje usluga u zračnoj plovidbi iz članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe 2018/1139 u cijelom zračnom prostoru ili njegovu dijelu, bez certifikata i/ili primjene cijele ili dijela ove Uredbe. U tim slučajevima dotična država članica o svojoj odluci obavješćuje Komisiju i druge države članice. Pružanje tih usluga u skladu je s uvjetima utvrđenima u članku 2. stavku 5. Uredbe 2018/1139.

Članak 7.

Imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu

1. Države članice osiguravaju pružanje usluga u zračnom prometu na isključivoj osnovi unutar određenih blokova zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću. U tu svrhu države članice . pojedinačno ili zajednički imenuju jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu. Države članice imaju diskrecijske ovlasti za imenovanje jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu, pod uvjetom da pružatelj ili pružatelji usluga u zračnom prometu ispunjavaju zahtjeve utvrđene u ovom članku.

1.a Pružatelji usluga u zračnom prometu moraju ispunjavati sljedeće kumulativne uvjete:

- (a) posjeduju certifikat na temelju članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 ili valjanu izjavu na temelju članka 41. stavka 5. Uredbe (EU) 2018/1139, osim ako su izuzeti iz zahtjeva za posjedovanje certifikata na temelju članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (b) u skladu su s nacionalnim sigurnosnim i obrambenim zahtjevima;
- (c) njihovo glavno mjesto poslovanja nalazi se na državnom području države članice; i
- (d) države članice ili državljani država članica posjeduju više od 50 % pružatelja usluga i učinkovito ga kontroliraju, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća, osim ako je drukčije predviđeno sporazumom s trećom zemljom u kojem je Unija stranka.

Odstupajući od točaka (c) i (d), država članica može imenovati pružatelja usluga u zračnom prometu koji ima glavno mjesto poslovanja u trećoj zemlji i/ili ne ispunjava uvjet iz točke (d) za pružanje usluga u zračnom prometu u ograničenom dijelu zračnog prostora za koji je ta država članica odgovorna ako taj dio zračnog prostora graniči sa zračnim prostorom pod nadležnošću te treće zemlje.

2. Imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu ne smije se uvjetovati:

(a) time da oni budu u izravnom ili većinskom vlasništvu države članice imenovanja ili njezinih državljana;

(b) time da imaju glavno mjesto poslovanja ili registrirano sjedište na području države članice imenovanja;

(c) time da upotrebljavaju samo objekte u državi članici imenovanja u slučaju da primjena takvih uvjeta dovodi do neopravdanog ograničenja slobode pružanja usluga ili slobode poslovnog nastana.

3. Države članice utvrđuju prava i obveze pružatelja usluga u zračnom prometu imenovanih u skladu s ovim člankom.

4. Države članice odmah obavješćuju Komisiju i druge države članice o bilo kojoj odluci u okviru ovog članka u vezi imenovanja pružatelja usluga u zračnom prometu unutar određenih blokova zračnog prostora u odnosu na zračni prostor koji je pod njihovom nadležnošću.

Članak 7.a

Imenovanje pružateljâ MET-a

1. Države članice mogu imenovati, pojedinačno ili zajednički, pružatelja MET-a na isključivoj osnovi u cijelom zračnom prostoru ili njegovu dijelu, uzimajući u obzir sigurnosne aspekte.

2. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju i druge države članice o svakoj odluci donesenoj na temelju ovog članka.

Članak 7.b

Odnosi među pružateljima usluga u zračnoj plovidbi

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi mogu se koristiti uslugama drugih pružatelja usluga koji posjeduju certifikat na temelju članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 ili valjanu izjavu na temelju članka 41. stavka 5. Uredbe (EU) 2018/1139, osim ako su izuzeti od zahtjeva za posjedovanje certifikata na temelju članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) 2018/1139. Takva suradnja odvija se prema potrebi u skladu s člankom 8.

Za pružatelje usluga u zračnom prometu koji su imenovani u skladu s člankom 7. i pružatelje MET-a koji su imenovani u skladu s člankom 7.a takva suradnja podliježe odobrenju dotičnih država članica.

2. Za potrebe stavka 1. pružatelji usluga u zračnoj plovidbi formaliziraju svoje radne odnose pisanim sporazumima ili jednakovrijednim pravnim aranžmanima u kojima se utvrđuju posebne dužnosti, uključujući financijske nagodbe, ako je primjenjivo, i funkcije koje preuzima svaki pružatelj usluga. O tim sporazumima ili aranžmanima obavješćuje se dotično nacionalno nadzorno tijelo ili više njih.

Za pružatelje usluga u zračnom prometu koji su imenovani u skladu s člankom 7. i pružatelje MET-a koji su imenovani u skladu s člankom 7.a uvjeti tog sporazuma podliježu odobrenju dotičnih država članica.

Članak 8.

Uvjeti za pružanje usluga CNS, AIS, ADS, MET i pružanje usluga u zračnom prometu za pristupnu i aerodromsku kontrolu

1. Ne dovodeći u pitanje prava i obveze koje je utvrdila država koja ih imenuje na temelju članka 7. stavka 3., imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu mogu odlučiti nabaviti usluge CNS, AIS ili ADS.

1.a Osim u slučajevima kada su države članice imenovale pružatelja MET-a u skladu s člankom 7.a, države članice mogu dopustiti pružateljima usluga u zračnom prometu da nabavljaju MET.

1.b Države članice mogu dopustiti operatorima aerodroma ili skupini operatora aerodroma da nabavljaju usluge u zračnom prometu za aerodromsku kontrolu i/ili za prilaznu kontrolu.

U tom slučaju specifikacije natječaja, uključujući zahtjeve u pogledu kvalitete usluge, podliježu odobrenju država članica. Države članice imenuju pružatelja usluga odabranog slijedom nabave iz ovog stavka.

4. Pružatelj usluga CNS, AIS, ADS, MET ili usluga u zračnom prometu za aerodromsku kontrolu ili za prilaznu kontrolu može biti odabran i, prema potrebi, imenovan za pružanje usluga u državi članici slijedom nabave na temelju stavaka 1, 1.a ili 1.b samo ako ispunjava sljedeće kumulativne uvjete:

- (a) posjeduje certifikat na temelju članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 ili valjanu izjavu na temelju članka 41. stavka 5. Uredbe (EU) 2018/1139, osim ako su izuzeti iz zahtjeva za posjedovanje certifikata na temelju članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (b) njegovo se glavno mjesto poslovanja nalazi na teritoriju jedne od država članica;
- (c) više od 50 % tog pružatelja usluga u vlasništvu je države članice ili državljana države članice i pod njihovom djelotvornom kontrolom, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća, osim ako je drukčije predviđeno u sporazumu s trećom zemljom u kojem je Unija stranka; i
- (d) pružatelj usluga usklađen je s nacionalnim sigurnosnim i obrambenim zahtjevima.

Odstupajući od točaka (b) i (c), svaki pružatelj globalnih satelitskih usluga kojem je na temelju članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 dodijeljen certifikat za pružanje usluga unutar Unije prije donošenja ove Uredbe može biti odabran za pružanje takvih usluga u Uniji čak i ako ne ispunjava uvjete iz točaka (b) i (c).

5. Članci 13., 13.a, 13.b i 17. te provedbena pravila povezana s tim člancima donesena na temelju članka 18. ne primjenjuju se na usluge MET koje pružaju pružatelji MET-a koji su odabrani ili pružatelji usluga u zračnom prometu koji su imenovani slijedom postupka nabave provedenog u skladu sa stavcima 1.a i 1.b. Dotični pružatelji usluga u zračnom prometu pružaju nacionalnom nadzornom tijelu i Komisiji za svrhe nadzora relevantne podatke o izvedbi usluga u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe iz članka 10, stavka 2. točke (a) i u području sigurnosti.

Članak 9.

Pružanje zajedničkih usluga informiranja (CIS)

1. Ako se pruža CIS, podaci koji se šalju moraju u pogledu integriteta i kvalitete biti takvi da omogućuju sigurno i zaštićeno pružanje usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova.
 2. Pružatelj CIS-a ispunjava sljedeće kumulativne zahtjeve:
 - (a) u skladu su s nacionalnim sigurnosnim i obrambenim zahtjevima;
 - (b) njihovo glavno mjesto poslovanja nalazi se na državnom području države članice i
 - (c) države članice ili državljani država članica vlasnici su više od 50 % pružatelja usluga i učinkovito ga kontroliraju, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća, osim ako je drukčije predviđeno sporazumom s trećom zemljom u kojem je Unija stranka.
 3. Troškovi na osnovi kojih se temelji cijena za CIS navode se na računu odvojenom od računa za sve druge aktivnosti dotičnog operatora i dostupni su dotičnom nacionalnom nadzornom tijelu.
- Ako se CIS pruža na isključivoj osnovi, države članice utvrđuju cijenu za CIS koja se temelji na fiksnim i varijabilnim troškovima pružanja dotične usluge i/ili je uvećana u skladu s odgovarajućim odnosom rizika i povrata.
4. Cijena koju utvrđuje pružatelj CIS-a podliježe ocjeni i odobrenju odgovornog nacionalnog nadzornog tijela. Cijena takvih usluga javno je dostupna.
 5. Podatke potrebne za sigurne operacije bespilotnih zrakoplova u U-space zračnom prostoru pružatelji usluga u zračnoj plovidbi stavljaju na raspolaganje na nediskriminirajućoj osnovi, ne dovodeći u pitanje nacionalnu sigurnost, javni red i interese obrambene politike. Pružatelji CIS-a upotrebljavaju te podatke samo za operativne svrhe usluga koje pružaju.

Cijene pristupa tim podacima temelje se na dodatnim troškovima stavljanja tih podataka na raspolaganje i trošku generiranja podataka, ako troškovi generiranja podataka nisu obuhvaćeni člankom 20. te osim ako države članice upotrebljavaju druga financijska sredstva za pokrivanje takvih troškova.

Članak 9.a

Dostupnost operativnih podataka i pristup njima za opći zračni promet

1. U pogledu općeg zračnog prometa, svi pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora, zračne luke i upravitelj mreže omogućuju dostupnost relevantnih operativnih podataka u stvarnom vremenu, na nediskriminirajućoj osnovi i ne dovodeći u pitanje interese nacionalne sigurnosti, javnog reda i obrambene politike, među ostalim na prekograničnoj osnovi i na razini Unije. Ta dostupnost koristit će ovlaštenim ili prijavljenim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, vojnim subjektima zaduženima za sigurnosne i obrambene aktivnosti, vojnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, korisnicima zračnog prostora i zračnim lukama te upravitelju mreže. Podaci se upotrebljavaju samo u operativne svrhe.
3. Pristup relevantnim operativnim podacima iz stavka 1. odobrava se bez naknade tijelima nadležnima za sigurnost, javni poredak i obranu, nacionalnim nadzornim tijelima, nacionalnim nadležnim tijelima, upravitelju mreže i Agenciji u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139.
4. Komisija u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. utvrđuje posebne operativne podatke obuhvaćene ovim člankom i utvrđuje tehničke aspekte pružanja takvih podataka.

Članak 9.b

Tijelo za reviziju izvedbe

1. U skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. Komisija može provedbenim aktom imenovati neovisno i nepristrano tijelo za reviziju izvedbe. Tijelo za reviziju izvedbe nema regulatornu funkciju ili druge ovlasti za donošenje odluka. Njegova je uloga ograničena na pružanje savjeta i pomoći Komisiji i nacionalnim nadzornim tijelima na zahtjev, posebno u pogledu prikupljanja, ispitivanja, potvrđivanja i širenja relevantnih podataka te provedbe sheme izvedbe utvrđene u člancima od 10. do 18. i sustava naknada utvrđenog u člancima od 19. do 23. Komisija i nacionalna nadzorna tijela i dalje su odgovorni za provedbu svojih zadaća i obveza na temelju ove Uredbe. Komisija nadzire pravilno izvršavanje zadaća tijela za reviziju izvedbe.

2. Ako Komisija odluči imenovati tijelo za reviziju izvedbe na temelju stavka 1., ona u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. donosi detaljna pravila, posebno u pogledu razdoblja imenovanja tijela za reviziju izvedbe, njegova sastava, postupka odabira i imenovanja, kao i mandata njegovih članova, uključujući, prema potrebi, predsjednika tijela za reviziju izvedbe, naknade i troškove njegovih članova i nadoknade njegovim članovima, zadaće tijela za reviziju izvedbe u skladu s ovom Uredbom i u okviru ove Uredbe te posebne načine financiranja njegovih aktivnosti.

Članak 10.

Shema izvedbe

1. Radi poboljšanja izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i upravljanja mrežom u jedinstvenom europskom nebu, primjenjuje se shema izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i upravljanja mrežom u skladu s ovim člankom i člancima od 11. do 18.
2. Shema izvedbe primjenjuje se u referentnim razdobljima, ne kraćima od tri godine i ne dužima od pet godina. Shema izvedbe uključuje:
 - (a) ciljeve izvedbe na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova za svako referentno razdoblje;
 - (b) planove izvedbe uključujući obvezujuće ciljeve izvedbe i, prema potrebi, sheme poticaja u ključnim područjima izvedbe navedenima u točki (a) za svako referentno razdoblje;
 - (c) periodičnu reviziju, praćenje i sustavno vrednovanje („benchmarking”) izvedbe u ključnim područjima izvedbe navedenima u točki (a) i s obzirom na relevantne sigurnosne pokazatelje utvrđene u koordinaciji s Agencijom.
3. Shema izvedbe iz stavaka 1. i 2. temelji se na:

- (a) prikupljanju, vrednovanju, ispitivanju, ocjenjivanju i prosljeđivanju relevantnih podataka povezanih s izvedbom usluga u zračnoj plovidbi i upravljanja mrežom, dobivenih od svih relevantnih strana, uključujući pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, korisnike zračnog prostora, operatore aerodroma, nacionalna nadzorna tijela, nacionalna nadležna tijela i druga nacionalna tijela, Agenciju, upravitelja mreže i EUROCONTROL;
- (b) ključnim pokazateljima izvedbe za utvrđivanje ciljeva u ključnim područjima izvedbe iz stavka 2. točke (a);
- (c) pokazateljima za praćenje izvedbe u ključnim područjima izvedbe iz stavka 2. točke (a) i relevantnim sigurnosnim pokazateljima utvrđenima u koordinaciji s Agencijom;
- (cc) metodologiji izračuna vrijednosti raščlambe;
- (d) načelima kojima se uređuje utvrđivanje planova izvedbe i ciljeva izvedbe za usluge u zračnoj plovidbi i za upravljanje mrežom te sadržaj tih planova;
- (e) ocjeni nacrtâ planova izvedbe i ciljeva za usluge u zračnoj plovidbi i upravljanje mrežom;
- (f) praćenju planova izvedbe, uključujući odgovarajuće mehanizme upozoravanja radi revizije planova i ciljeva izvedbe i revizije ciljeva izvedbe na razini Unije tijekom referentnog razdoblja;
- (g) sustavnom vrednovanju pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, prema potrebi;
- (h) shemama poticaja, uključujući primjenjive financijske poticaje i financijsku destimulaciju ako pružatelj usluga u zračnom prometu nadilazi ili ne ispunjava relevantne obvezujuće ciljeve izvedbe za usluge zračne plovidbe tijekom referentnog razdoblja, osim ako je to nadilaženje ili neispunjavanje ciljeva uzrokovano razlozima izvan kontrole pružatelja usluga u zračnom prometu;
- (i) mehanizmima podjele rizika u smislu prometa i troškova;
- (j) rasporedu utvrđivanja ciljeva, ocjenjivanju planova i ciljeva izvedbe, praćenju i sustavnom vrednovanju;

- (l) mehanizmima za nošenje s nepredvidljivim i važnim događajima koji imaju konkretan utjecaj na provedbu sheme izvedbe i sustava naknada.
4. Pri utvrđivanju ciljeva izvedbe uključenih u planove izvedbe, izradi i ocjenjivanju nacrtâ planova izvedbe, uključujući raspodjelu troškova među uslugama, kao i praćenju i sustavnom vrednovanju izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i upravljanju mrežom uzima se u obzir utjecaj lokalnih okolnosti, kao i čimbenici koji su izvan kontrole pružatelja usluga u zračnom prometu i upravitelja mreže.

Članak 11.

Utvrđivanje ciljeva izvedbe na razini Unije

1. U skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. i sa stavicama 2. i 3. ovog članka Komisija donosi ciljeve izvedbe na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a) za svako referentno razdoblje i utvrđuje trajanje tog razdoblja. Zajedno s tim ciljevima izvedbe na razini Unije, Komisija može definirati dodatne polazne vrijednosti, pragove upozorenja, vrijednosti raščlambe i referentne skupine, za svrhe omogućavanja ocjene i odobrenja nacrtâ planova izvedbe u skladu s kriterijima iz članka 13. stavaka 3. i 3.a te članka 13.a.
2. Ciljevi izvedbe na razini Unije iz stavka 1. definiraju se na temelju sljedećih glavnih kriterija:
- (a) moraju težiti postupnim poboljšanjima u smislu okolišne, operativne i ekonomske izvedbe usluga u zračnoj plovidbi;
- (b) moraju biti realni i dostižni tijekom dotičnog referentnog razdoblja te istodobno omogućavati učinkovito, održivo i pouzdano pružanje usluga u zračnoj plovidbi uz poticanje dugoročnog tehnološkog razvoja;

(c) njima se uzima u obzir gospodarski i operativni kontekst referentnog razdoblja, uključujući predviđanja prometa i operativne podatke, kao i međuovisnost ključnih područja izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a) te potreba za ispunjavanjem okolišnih ciljeva EU-a;

(d) njima se uzimaju u obzir sigurnosni pokazatelji iz članka 10. stavka 2. točke (c).

3. Za svrhe pripreme odluka u pogledu ciljeva izvedbe na razini Unije Komisija se savjetuje s nacionalnim tijelima, EUROCONTROL-om i operativnim dionicima te od njih prikuplja potrebne podatke, a može zatražiti mišljenje tijela za reviziju izvedbe ako je to tijelo imenovano u skladu s člankom 9.b.

Članak 13.

Planovi izvedbe i ciljevi izvedbe za usluge u zračnoj plovidbi

1. Države članice za svako referentno razdoblje pojedinačno ili zajednički na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora donose nacrt plana izvedbe kako ga je izradilo nacionalno nadzorno tijelo, s podacima dobivenim od drugih nacionalnih tijela, ako je to relevantno, koji se posebno temelji na podacima imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu ili više njih u pogledu svih usluga u zračnoj plovidbi koje taj pružatelj usluga pruža i, prema potrebi, nabavlja od drugih pružatelja usluga.

Nacrt plana izvedbe donosi se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka dotičnog referentnog razdoblja.

1.a Prije početka svakog referentnog razdoblja svako nacionalno nadzorno tijelo utvrđuje kriterije za raspodjelu troškova koji su zajednički za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi između dviju kategorija usluga, uzimajući u obzir načelo troškovne povezanosti. Te informacije uključuje u nacrt plana izvedbe. Nacionalno nadzorno tijelo osigurava da su troškovne osnovice za naknade u skladu s tim kriterijima i zahtjevima iz članka 20.

1.b Za svako referentno razdoblje nacionalno nadzorno tijelo utvrđuje i uključuje u nacrt plana izvedbe, u ključnim područjima izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a), ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi, u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i ciljevima izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Ti se nacrti planova izvedbe sastavljaju imajući u vidu Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom i međuovisnost ključnih područja izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a) te potrebu za ispunjavanjem relevantnih sigurnosnih zahtjeva EU-a i okolišnih ciljeva EU-a.

2. Nacrt plana izvedbe iz stavka 1. uključuje relevantne informacije, posebno predviđanja prometa i operativne podatke, koje pružaju EUROCONTROL i upravitelj mreže ili koji dolaze iz lokalnih izvora, prema potrebi.

Pri izradi nacrtu plana izvedbe nacionalno nadzorno tijelo savjetuje se s predstavnicima korisnika zračnog prostora i, ako je relevantno, vojnim vlastima, operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma te s nacionalnim nadležnim tijelom ako su nacionalno nadzorno tijelo i nacionalno nadležno tijelo dva različita subjekta. Provjerava se usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

3. Usklađenost ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi, koje treba uključiti u nacrt plana izvedbe, s ciljevima izvedbe na razini Unije utvrđuje se uzimajući u obzir lokalne okolnosti i međuovisnost ključnih područja izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a) i sigurnosti te u skladu sa svim ili nekim od sljedećih kriterija:

(a) ako su utvrđene vrijednosti raščlambe u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije, usporedbom ciljeva izvedbe iz nacrtu plana izvedbe s tim vrijednostima;

(b) evaluacijom poboljšanja izvedbe tijekom vremena, za referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe, i dodatno za cjelokupno razdoblje koje obuhvaća prethodno referentno razdoblje i referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe;

(c) usporedbom planirane razine izvedbe dotičnog pružatelja usluga u zračnom prometu u okviru relevantne referentne skupine.

Procjena usklađenosti ciljeva izvedbe u ključnom području izvedbe povezanom s troškovnom učinkovitošću ne uključuje troškove iz članka 20. stavka 3. točaka (b), (d) i (e).

3.a Uz to, doneseni nacrt plana izvedbe mora ispunjavati sljedeće uvjete:

(a) ključne pretpostavke koje se primjenjuju za utvrđivanje ciljeva i mjera za postizanje tih ciljeva tijekom referentnog razdoblja, uključujući polazne vrijednosti, predviđanja prometa i ekonomske pretpostavke, moraju biti točne, prikladne i dosljedne u trenutku izrade plana izvedbe;

(b) doneseni nacrti planova izvedbe moraju biti potpuni u smislu podataka i popratnih materijala;

(c) troškovne osnovice za naknade moraju biti u skladu s člankom 20.

3.b Doneseni nacrti planova izvedbe stavljaju se na raspolaganje javnosti, ne dovodeći u pitanje povjerljivost osjetljivih informacija.

5. Doneseni nacrti planova izvedbe dostavljaju se Komisiji na procjenu i odobrenje u skladu s člankom 13.a.

Članak 13.a

Procjena ciljeva izvedbe i planova izvedbe koju provodi Komisija

1. Komisija procjenjuje ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi i donesene nacрте planova izvedbe iz članka 13. u skladu s kriterijima i uvjetima utvrđenima u članku 13. stavcima 3. i 3.a.

2. Ako se usklađenost ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi s ciljevima izvedbe na razini Unije ne može utvrditi na temelju kriterija utvrđenih u članku 13. stavku 3., Komisija procjenjuje može li se odstupanje od tih kriterija opravdati lokalnim okolnostima i/ili međuovisnostima ključnih područja izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a), s obzirom na informacije navedene u nacrtima planova izvedbe i razmatranja o sigurnosti. Ako je to slučaj, ciljevi izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi smatraju se sukladnima ciljevima na razini Unije.

Komisija može dopustiti odstupanje ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi od ciljeva izvedbe na razini Unije u odnosu na troškovnu učinkovitost ili ključna područja izvedbe koja se odnose na kapacitet, prema potrebi, kako bi se osigurala usklađenost ciljeva izvedbe za te usluge s ciljevima izvedbe na razini Unije s obzirom na ključno područje izvedbe koje se odnosi na okoliš. Osim toga, dopuštena su odstupanja kako bi se omogućila sukladnost s relevantnim sigurnosnim zahtjevima EU-a utvrđenima u Uredbi (EU) 2018/1139 te provedbenim delegiranim aktima donesenima na temelju te Uredbe.

3. Ako Komisija utvrdi da doneseni nacrt plana izvedbe ispunjava kriterije i uvjete utvrđene u članku 13. stavcima 3. i 3.a u vezi sa stavkom 2. ovog članka, odobrava ga u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

4. Ako Komisija utvrdi da postoje sumnje u pogledu sukladnosti nacrt plana izvedbe s kriterijima i uvjetima utvrđenima u članku 13. stavcima 3. i 3.a u vezi sa stavkom 2. ovog članka, ona pokreće detaljno ispitivanje tog nacrt plana izvedbe i prema potrebi od dotične države članice zahtijeva dodatne informacije.

5. Ako, nakon što provede detaljno ispitivanje, Komisija utvrdi da nacrt plana izvedbe ispunjava kriterije i uvjete utvrđene u članku 13. stavcima 3. i 3.a u vezi sa stavkom 2. ovog članka, odobrava ga u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

Međutim, ako Komisija utvrdi da nacrt plana izvedbe nije u skladu s tim kriterijima i uvjetima, Komisija donosi odluku kojom se utvrđuju korektivne mjere koje dotična država članica ili više njih trebaju poduzeti, u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

Dotična država članica ili više njih Komisiji priopćuju mjere koje su poduzele na temelju te odluke, kao i informacije kojima se dokazuje da su te mjere u skladu s tom odlukom.

Ako Komisija utvrdi da su te mjere dostatne za osiguravanje sukladnosti s njezinom odlukom, o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih i odobrava nacrt plana izvedbe u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

Ako Komisija utvrdi da te mjere nisu dostatne za osiguravanje usklađenosti s odlukom, o tome obavješćuje dotičnu državu članicu i, prema potrebi, poduzima mjere za uklanjanje nesukladnosti, među ostalim mjerama predviđenima u članku 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

6. Dotične države članice nacрте planova izvedbe koje je [...] Komisija odobrila u skladu s ovim člankom donose kao konačne planove i ti planovi moraju biti javno dostupni, ne dovodeći u pitanje povjerljivost osjetljivih informacija.

Članak 13.b

Praćenje izvedbe

1. Nacionalno nadzorno tijelo, u suradnji s nacionalnim nadležnim tijelom ako se radi o različitom subjektu, procjenjuje ispunjavaju li usluge u zračnoj plovidbi koje se pružaju u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću ciljeve izvedbe sadržane u planovima izvedbe odobrenima u skladu s člankom 13.a, provode li se ti planovi ispravno i mora li primijeniti pozitivne ili negativne poticaje ina temelju shema iz članka 10. stavka 3. točke (h).

2. Nacionalno nadzorno tijelo objavljuje redovna izvješća o praćenju izvedbe usluga u zračnoj plovidbi koje pružaju imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu i javno objavljuje rezultate tih ocjenjivanja, ne dovodeći u pitanje povjerljivost osjetljivih informacija.

Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu pružaju informacije i podatke potrebne za takvo praćenje. To uključuje informacije i podatke povezane sa stvarnim troškovima pruženih usluga te, prema potrebi i ne dovodeći u pitanje povjerljivost osjetljivih informacija, podatke povezane sa stvarnim troškovima usluga nabavljenih od drugih pružatelja usluga.

2.a Ako se ciljevi izvedbe sadržani u planovima izvedbe ne dostignu ili se plan izvedbe ne provodi pravilno, nacionalno nadzorno tijelo procjenjuje je li to posljedica sigurnosnih pitanja ili vanjskih čimbenika koji su izvan kontrole pružatelja usluga u zračnom prometu. Nacionalno nadzorno tijelo posebno procjenjuje utjecaj svih štetnih učinaka mjera donesenih radi poboljšanja sveukupnog funkcioniranja mreže na stvarnu izvedbu pružatelja usluga u zračnom prometu. Ako se nedostatna izvedba ne može opravdati sigurnosnim razlozima ili vanjskim čimbenicima, nacionalno nadzorno tijelo zahtijeva da pružatelj usluga u zračnom prometu provede korektivne mjere.

2.b Financijskim poticajima i destimulacijama uzima se u obzir pogoršanje usluge i oni su razmjerni opsegu razlike između postignutih izvedbi i ciljeva izvedbe utvrđenih u odobrenim planovima izvedbe.

Financijski poticaji i destimulacije mogu se primijeniti samo ako se izvedba iznad očekivanja ili nedostatna izvedba mogu pripisati dotičnom pružatelju usluga u zračnom prometu. Takve destimulacije ne smiju utjecati na financijsku održivost tog pružatelja usluga u zračnom prometu niti na sigurnost i kvalitetu pružanja usluga.

3. Komisija provodi redovite procjene ukupnog ostvarenja ciljeva izvedbe na razini Unije i predstavlja rezultate odboru iz članka 37. stavka 1.

Članak 16.

Plan izvedbe mreže

1. Za svako referentno razdoblje upravitelj mreže, u skladu s kooperativnim postupkom donošenja odluka iz članka 27. stavka 7., sastavlja nacrt plana izvedbe.

Nacrt plana izvedbe mreže donosi se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka dotičnog referentnog razdoblja. Taj nacrt sadržava ciljeve izvedbe u ključnim područjima izvedbe iz članka 10. stavka 2. točke (a).

2. Nacrt plana izvedbe mreže podnosi se Komisiji na procjenu i donošenje.

2.a Komisija procjenjuje nacrt plana izvedbe mreže na temelju sljedećih glavnih kriterija:

(a) mišljenja o poboljšanjima izvedbe tijekom vremena, za referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe i za razdoblje koje obuhvaća prethodno referentno razdoblje i referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe te o doprinosu ciljevima izvedbe na razini Unije;

(b) potpunosti i usklađenosti nacrta plana izvedbe mreže u smislu podataka i popratnih materijala, uključujući primijenjene ključne pretpostavke i predviđanja prometa.

2.b Ako Komisija utvrdi da je nacrt plana izvedbe mreže potpun i da pokazuje odgovarajuća poboljšanja izvedbe, donosi nacrt plana izvedbe mreže kao konačni plan. U suprotnom, Komisija traži od upravitelja mreže da podnese izmijenjeni plan izvedbe mreže.

Članak 17.

Izmjena ciljeva izvedbe i planova izvedbe tijekom referentnog razdoblja

1. Ako tijekom referentnog razdoblja ciljevi izvedbe na razini Unije više nisu prikladni, zbog znatno izmijenjenih okolnosti ili sigurnosnih razloga i ako su izmjene jednog cilja ili više njih neophodne i razmjerne, Komisija mijenja te ciljeve izvedbe na razini Unije. Članak 11. primjenjuje se na tu odluku.

Ako nakon takve izmjene ciljevi izvedbe sadržani u planovima izvedbe donesenima na temelju članka 13.a stavka 6. više nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije, države članice mijenjaju te planove u odnosu na dotične ciljeve izvedbe. Članci 13. i 13.a primjenjuju se na izmjenju tih planova. Za potrebe ovog podstavka savjetovanje iz članka 13. stavka 2. može se ograničiti na ciljeve izvedbe i dijelove nacrta planova izvedbe na koje izmjena izravno ili neizravno utječe.

Nakon izmjene iz prvog podstavka upravitelj mreže sastavlja novi nacrt plana izvedbe mreže.

Članak 16. primjenjuje se na donošenje tog novog plana.

2. Odluka o izmijenjenim ciljevima izvedbe na razini Unije iz stavka 1. uključuje prijelazne odredbe za razdoblje do početka primjene konačnih izmijenjenih planova izvedbe. Izmijenjeni ciljevi na razini Unije i prijelazne odredbe ne primjenjuju se retroaktivno.

2.a U slučaju krize mreže koja sprečava izdavanje pouzdanih predviđanja prometa, prijelazne odredbe iz stavka 2. mogu uključivati suspenziju sustava izvedbe dok ne budu dostupna nova pouzdana predviđanja. U tom slučaju Komisija u odluci iz stavka 1. utvrđuje povezane uvjete, uključujući potrebne prilagodbe primjenjivih naknada.

3. Države članice mogu izmijeniti jedan ili više ciljeva izvedbe tijekom referentnog razdoblja ako su dosegnuti pragovi upozorenja ili ako je dokazano da početni podaci, pretpostavke i obrazloženja na kojima se temelje ciljevi izvedbe u znatnoj i trajnoj mjeri nisu više točni zbog okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme donošenja plana izvedbe.

U tom slučaju države članice mijenjaju planove izvedbe s obzirom na dotične ciljeve u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 13. i 13.a. Za potrebe ovog stavka savjetovanje iz članka 13. stavka 2. može se ograničiti na ciljeve izvedbe i dijelove planova izvedbe na koje izmjena izravno ili neizravno utječe.

Članak 18.

Provedba sheme izvedbe

Za svrhe provedbe sheme izvedbe Komisija provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. donosi detaljne zahtjeve i postupke s obzirom na članak 10. stavak 3. i članke 11., 13., 13.a, 13.b, 16. i 17., posebno u smislu izrade, procjene, odobrenja i izmjene planova izvedbe, utvrđivanja ciljeva izvedbe, praćenja izvedbe, metodologije za sustavno vrednovanje, shema poticaja, donošenja korektivnih mjera te rokova za sve postupke.

Članak 19.

Načela sustava naknada

1. Ne dovodeći u pitanje mogućnost da države članice javnim sredstvima financiraju pružanje usluga u zračnoj plovidbi iz ovog članka, naknade za usluge u zračnoj plovidbi utvrđuju se, uvode i obvezno naplaćuju od korisnika zračnog prostora, u skladu s člankom 15. Čikaške konvencije i ovim člankom te člancima od 20. do 22. i provedbenim aktima donesenima na temelju članka 23. Sustav naknade uspostavljen ovim člankom i člancima od 20. do 22. u skladu je sa sustavom naplate rutnih naknada koji je uspostavio EUROCONTROL, a posebno s načelima EUROCONTROL-a za utvrđivanje troškovne osnovice rutnih naknada i izračun jediničnih cijena.
2. Naknade se temelje na troškovima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji su nastali u vezi s pružanjem usluga i funkcijama koje su stavljene na raspolaganje korisnicima zračnog prostora, ili su pružene u njihovu korist, u fiksnim referentnim razdobljima kako je definirano u članku 10. stavku 2. Ti troškovi mogu uključivati razuman prinos na imovinu.
3. Naknadama se potiče sigurno, djelotvorno, učinkovito i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i rentabilnosti, smanjujući pri tom utjecaj zrakoplovstva na okoliš.

5. Prihodi koje je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi primio od naknada uvedenih za korisnike zračnog prostora u skladu s ovim člankom ne smiju se koristiti za financiranje usluga koje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža po tržišnim uvjetima u skladu s člankom 8. niti za financiranje bilo koje druge komercijalne aktivnosti koju provodi taj pružatelj.

6. Financijski podaci o utvrđenim stvarnim troškovima imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu dostavljaju se nacionalnim nadzornim tijelima.

Članak 20.

Troškovne osnovice za naknade

1. Troškovne osnovice za naknade za usluge u zračnoj plovidbi sastoje se od utvrđenih troškova, kako je određeno u planovima izvedbe donesenima u skladu s člankom 13.a stavkom 6., koji su povezani s pružanjem tih usluga u dotičnoj zoni naplate rutnih naknada i zoni naplate terminalnih naknada.

2. Utvrđeni troškovi iz stavka 1. uključuju troškove odgovarajućih objekata i usluga, trošak kapitala i amortizaciju sredstava te troškove održavanja, rada, upravljanja i administracije, kao i druge troškove osoblja.

3. Utvrđeni troškovi iz stavka 1. uključuju i sljedeće troškove:

(b) troškove povezane s nadzorom usluga u zračnoj plovidbi koje snose nacionalna nadzorna tijela, nacionalna nadležna tijela i druga nacionalna tijela, ako država članica tako odluči;

(c) troškove pružatelja usluga u zračnoj plovidbi za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, ako tako odluče države članice;

(d) troškove pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u vezi s mrežnim funkcijama, posebno u vezi sa suradnjom s upraviteljem mreže, i drugim funkcijama iz članka 2. stavka 9.;

(e) troškove koji proizlaze na temelju Međunarodne konvencije EUROCONTROL-a od 13. prosinca 1960. o suradnji u području sigurnosti zračne plovidbe, kako je zadnje izmijenjena, ako država članica tako odluči.

4. Utvrđeni troškovi ne uključuju troškove sankcija koje države članice određuju u skladu s člankom 42.

5. Troškovi koji pripadaju rutnim uslugama u zračnoj plovidbi i terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi raspodjeljuju se u skladu s kriterijima koje su odredila nacionalna nadzorna tijela u skladu s člankom 13. stavkom 1.a. Unakrsno subvencioniranje između troškova rutnih usluga u zračnoj plovidbi i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi nije dopušteno. Unakrsno subvencioniranje između različitih usluga u zračnoj plovidbi unutar bilo koje od tih dviju kategorija dopušteno je samo kada je to opravdano iz objektivnih razloga, podložno transparentnom utvrđivanju u skladu s člankom 25. stavkom 3.

6. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu stavljaju na uvid podatke o svojoj troškovnoj osnovici nacionalnom nadzornom tijelu i Komisiji. U te svrhe troškovi se raščlanjuju uz razlikovanje troškova osoblja, operativnih troškova koji nisu troškovi osoblja, troškova amortizacije, troška kapitala, troškova iz članka 20. stavka 3. i izvanrednih troškova.

Članak 21.

Zona naplate i jedinične cijene

1. Jedinične cijene utvrđuju se za kalendarsku godinu i za svaku zonu naplate, na temelju utvrđenih troškova i predviđanja prometa utvrđenih u planovima izvedbe te primjenjivih prilagodbi izvedenih iz prethodnih godina i drugih prihoda.

1.a Ne dovodeći u pitanje članak 20. stavak 5. prvi podstavak, države članice prije početka referentnog razdoblja utvrđuju zone naplate za usluge u zračnoj plovidbi i određuju pružatelje usluga u zračnom prometu obuhvaćene područjem primjene svake zone naplate. Komisija provedbenim aktom donesenim u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. utvrđuje uvjete pod kojima države članice mogu izmijeniti ili uspostaviti novu zonu naplate terminalnih naknada tijekom referentnog razdoblja.

2. Države članice utvrđuju jedinične cijene i one su podložne provjeri Komisije da su u skladu s člankom 19., člankom 20. i ovim člankom. Ako Komisija utvrdi da jedinična cijena nije u skladu s tim zahtjevima, dotična država članica u skladu s tim preispituje tu jediničnu cijenu i mijenja je na odgovarajući način.

Članak 22.

Utvrđivanje naknada

1. Naknade koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora za usluge u zračnoj plovidbi koje im se pružaju utvrđuju se po nediskriminirajućim uvjetima i uzimajući u obzir potencijalne prihode koje je moguće ostvariti različitim tipovima zrakoplova. Pri zaračunavanju naknada različitim korisnicima zračnog prostora za upotrebu iste usluge ne smiju postojati nikakve razlike u odnosu na nacionalnost ili kategoriju korisnika.
2. Rutna naknada za usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate rutnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate rutnih naknada i jedinica rutnih usluga za taj let.
3. Terminalna naknada za usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate terminalnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate terminalnih naknada i jedinica terminalnih usluga za taj let. Za svrhe izračunavanja terminalne naknade prilaženje i odlazak leta računaju se kao jedan let.
4. Mogu se dopustiti izuzeća od naknada u zračnoj plovidbi za određene korisnike zračnog prostora ili letove, posebno one koji se služe lakim zrakoplovima i državnim zrakoplovima, uz uvjet da se troškovi takvih izuzeća podmiruju iz drugih sredstava i ne preraspodjeljuju na druge korisnike zračnog prostora.
5. Naknade se mogu prilagoditi kako bi se pružatelje usluga u zračnom prometu i korisnike zračnog prostora poticalo da podupiru poboljšanja u smislu smanjenja utjecaja na okoliš i bolje kvalitete usluga, poput služenja najučinkovitijim rutama u pogledu goriva, većeg udjela održivih alternativnih goriva, većeg kapaciteta, održivog razvoja i manje kašnjenja, uz zadržavanje optimalne razine sigurnosti, posebno u provedbi Europskog glavnog plana upravljanja zračnim

prometom. Te se prilagodbe sastoje od financijskih pogodnosti i nepogodnosti i trebale bi biti prihodovno neutralne za pružatelje usluga u zračnom prometu.

5.a Komisija u savjetovanju s državama članicama, pružateljima usluga u zračnom prometu i korisnicima zračnog prostora provodi studiju izvedivosti o utjecaju prilagodbe naknada na zračni promet i na dionike, uključujući putanje leta, kapacitet, sastav flote i troškove korisnika zračnog prostora, kao i mehanizme za osiguravanje neutralnosti prihoda pružateljâ usluga u zračnom prometu. Tom studijom obuhvaćen je i doprinos te prilagodbe ostvarenju ciljeva jedinstvenog europskog neba iz članka 1. stavka 1. i Komunikacije Komisije o europskom zelenom planu, uzimajući u obzir aspekte konkurentnosti, postojeće sheme poticaja i druge poznate alternative. Na temelju te studije Komisija može donijeti smjernice kako bi državama članicama omogućila provedbu prilagodbe naknada na dobrovoljnoj osnovi.

Članak 23.

Provedba sustava naknada

Za svrhe provedbe sustava naknada Komisija provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. donosi detaljne zahtjeve i postupke u smislu članaka 19., 20., 21. i 22., posebno u pogledu troškovnih osnovica i utvrđenih troškova, utvrđivanja jediničnih cijena i mehanizama podjele rizika te prilagodbe naknada.

Članak 24.

Preispitivanje sukladnosti sa shemom izvedbe i sustavom naknada

1. Komisija redovito preispituje usklađenost država članica, a posebno nacionalnih nadzornih tijela, s člancima od 10. do 17., člancima od 19. do 22. i provedbenim aktima iz članaka 18. i 23. Komisija djeluje u dogovoru s tijelom za reviziju izvedbe, ako je tijelo za reviziju izvedbe imenovano u skladu s člankom 9.b, i s nacionalnim nadzornim tijelima.
2. Ako Komisija utvrdi postojanje naznaka o neusklađenosti s odredbama iz stavka 1., može pokrenuti istragu. Istragu mora zaključiti u roku od četiri mjeseca, nakon saslušanja države članice i dotičnog nacionalnog nadzornog tijela.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 41. stavak 1., Komisija dijeli rezultate istrage s državom članicom i, ako je primjereno, dotičnim pružateljem usluga u zračnom prometu i može dati mišljenje o tome jesu li te države članice postupile u skladu s člancima od 10. do 17. i od 19. do 22. te provedbenim aktima iz članka 18. i 23. Svoje mišljenje dostavlja dotičnoj državi članici.

Članak 25.

Transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi dužni su, neovisno o njihovom vlasničkom sustavu ili pravnoj strukturi, svake godine sastavljati i objavljivati računovodstvena izvješća. Ta računovodstvena izvješća trebaju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je donijela Unija. Kada zbog pravnog statusa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim standardima nije moguća, pružatelj usluga takvu sukladnost ostvaruje u najvećoj mogućoj mjeri. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi objavljuju godišnje financijsko izvješće te se redovito podvrgavaju neovisnoj reviziji za račune navedene u ovom stavku.

2. Nacionalna nadzorna tijela imaju pravo pristupiti računima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi pod njihovim nadzorom. Države članice mogu odlučiti dodijeliti nacionalnim nadzornim tijelima drugih država članica pristup tim računima.

3. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi u svojem internom računovodstvu drže zasebne račune za svaku uslugu u zračnoj plovidbi kao što bi se to radilo kada bi te usluge pružala zasebna poduzeća imajući u vidu sprečavanje diskriminacije, unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi također vodi zasebne račune za svaku aktivnost ako:

- (a) pruža usluge u zračnoj plovidbi koje su nabavljene u skladu s člankom 8. stavkom 1. i usluge u zračnoj plovidbi koje nisu obuhvaćene tom odredbom;
- (b) pruža usluge u zračnoj plovidbi i izvršava druge aktivnosti, bilo koje vrste, uključujući CIS;

(c) pruža usluge u zračnoj plovidbi u Uniji i trećim zemljama.

Utvrđeni stvarni troškovi usluga u zračnoj plovidbi raščlanjuju se na troškovne kategorije u skladu s člankom 20. stavkom 6. te moraju biti javno dostupni, u skladu s odredbama o zaštiti povjerljivih podataka.

4. Financijski podaci o troškovima dostavljeni u skladu s člankom 19. stavkom 6. i druge informacije koje su relevantne za izračun jedinične cijene podložni su reviziji ili verifikaciji nacionalnog nadzornog tijela ili subjekta koji je neovisan od dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i kojeg je odobrilo nacionalno nadzorno tijelo. Ne dovodeći u pitanje povjerljivost osjetljivih informacija, zaključci revizije moraju biti javno dostupni.

POGLAVLJE IV.

UPRAVLJANJE MREŽOM

Članak 26.

Mrežne funkcije

1. Funkcije mreže za upravljanje zračnim prometom doprinose održivoj i učinkovitoj upotrebi zračnog prostora i ograničenih resursa. Ujedno korisnicima zračnog prostora osiguravaju upotrebu putanja i profila koji su optimizirani za zaštitu okoliša, omogućavajući pri tom pravedan i razuman pristup zračnom prostoru i uslugama u zračnoj plovidbi te svodeći zagušenja na najmanju razinu. Ove mrežne funkcije, navedene u stavku 2. podupiru neometan pristup korisnika zračnog prostora uslugama u zračnoj plovidbi kao i ostvarivanje ciljeva izvedbe, uz podupiranje inicijativa na regionalnoj i lokalnoj razini, te se temelje se na operativnim zahtjevima. Njima se ne dovodi u pitanje suverenitet država članica nad njihovim zračnim prostorom ni njihove odgovornosti u vezi s pitanjima javnog reda, javne sigurnosti i obrane.

1.a Ne dovodeći posebno u pitanje članke 44. i 46. Uredbe (EU) 2018/1139 te delegirane i provedbene akte donesene na temelju te uredbe, države članice zadržavaju potpunu i isključivu nadležnost za projektiranje svojih struktura zračnog prostora i svoje mreže ruta te upravljanje njima. U tom pogledu države članice uzimaju u obzir okolišne aspekte, zahtjeve zračnog prometa, sezonalnost i složenost zračnog prometa te planove izvedbe. Prije donošenja odluke o tim aspektima savjetuju se s dotičnim korisnicima zračnog prostora ili skupinama koje predstavljaju takve korisnike zračnog prostora i vojnim tijelima, ako je primjereno.

2. Mrežne funkcije navedene u stavku 1. jesu sljedeće:

- (a) projekiranje strukture zračnog prostora koja sadrži potrebnu razinu sigurnosti, kapaciteta, fleksibilnosti, reaktivnosti, okolišne učinkovitosti i neometanog pružanja ekspeditivnih usluga u zračnoj plovidbi, uzimajući u obzir sigurnosne i obrambene potrebe;
- (b) upravljanje protokom zračnog prometa (ATFM);

(c) usklađivanje rijetkih resursa unutar zrakoplovnih frekventnih pojaseva koji se upotrebljavaju u općem zračnom prometu, posebno radio frekvencija, kao i usklađivanje kodova radarskih transpondera.

(d) dodjela kapaciteta za kontrolu zračnog prometa u mreži u skladu s obvezama iz plana mrežnih operacija (NOP);

(e) upravljanje krizom mreže;

(f) pripisivanje kašnjenja u okviru ATFM-a;

(g) aktivnosti planiranja i provedbe uvođenja infrastrukture u europsku mrežu ATM-a, u skladu s europskim glavnim planom ATM-a.

3. Države članice i svi relevantni operativni dionici izvršavaju mrežne funkcije uz potporu upravitelja mreže, koji izvršava zadaće navedene u članku 27. stavku 4.

4. Mjere koje se poduzimaju za provedbu funkcija navedenih u stavku 2. isključivo su operativne ili tehničke prirode i ne uključuju izvršavanje političke diskrecije. Njima se uzimaju u obzir posebnosti država članica i prijedlozi uspostavljeni na lokalnoj razini. Izvode se u suradnji s civilnim i vojnim tijelima, posebno u skladu s dogovorenim postupcima u vezi s fleksibilnom upotrebom zračnog prostora.

Članak 27.

Upravitelj mreže

1. Kako bi se postigli ciljevi iz članka 26. stavka 1., Komisija, uz potporu Agencije i u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139, osigurava da upravitelj mreže doprinosi izvršavanju mrežnih funkcija iz članka 26. stavka 2., u skladu s ovim člankom. Komisija nadzire pravilno izvršavanje zadaća upravitelja mreže.

2. Komisija imenuje EUROCONTROL ili drugo nepristrano i stručno tijelo za izvršavanje zadaća upravitelja mreže. U tu svrhu Komisija donosi provedbeni akt u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. U toj su odluci o imenovanju navedeni uvjeti imenovanja, uključujući financiranje upravitelja mreže, te detaljni podaci o posebnim zadaćama upravitelja mreže u skladu s ovim člankom i člancima 16. i 26. te relevantnim provedbenim aktima donesenima na temelju članka 18. i članka 27. stavka 8. te u okviru njih. Popis zadaća upravitelja mreže popraćen je jasnim specifikacijama traženih usluga i izvedbe prema kojima se mjeri izvedba upravitelja mreže te, ako je primjereno, odgovarajućim sporazumima koji se sklapaju između Komisije i upravitelja mreže, kao što su sporazumi o razini usluge.

3. Upravitelj mreže izvršava svoje zadaće na nepristran i troškovno učinkovit način i podliježe odgovarajućem upravljanju i neovisnosti. Ako tijelo imenovano kao upravitelj mreže ima i regulatorne funkcije, osigurava se organizacijsko odvajanje od takvih funkcija. Pri obavljanju svojih zadaća upravitelj mreže uvažava potrebe cjelokupne mreže ATM-a, uz očuvanje obrambene sposobnosti.

4. Upravitelj mreže izvršava sljedeće zadaće kojima se podupiru mrežne funkcije iz članka 26. stavka 2.:

(a) potporu razvoju strukture zračnog prostora koja sadrži potrebnu razinu sigurnosti, kapaciteta, fleksibilnosti, reaktivnosti, okolišne učinkovitosti i neometanog pružanja ekspeditivnih usluga u zračnoj plovidbi, uzimajući u obzir sigurnosne i obrambene potrebe;

(b) koordinaciju ATFM-a;

(c) koordinaciju ograničenih resursa unutar zrakoplovnih frekvencijskih pojaseva koji se upotrebljavaju u općem zračnom prometu, posebno radijskih frekvencija, kao i koordinaciju kodova radarskih transpondera;

(d) olakšavanje delegiranja pružanja usluga u zračnom prometu ako to odobri dotična država članica, uzimajući u obzir potrebne sporazume za koordinaciju općeg i operativnog zračnog prometa i potrebu za održavanjem odgovarajuće koordinacije u relevantnim strukturama zračnog prostora;

- (da) pripremu NSP-a i uspostavu NOP-a;
- (e) koordinaciju i potporu u pružanju kapaciteta kontrole zračnog prometa u mreži u skladu s obvezama operativnih dionika kako je utvrđeno u NOP-u;
- (f) koordinaciju i potporu u upravljanju krizom mreže;
- (g) potporu pripisivanju kašnjenja u okviru ATFM-a, uključujući postupak naknadne operativne prilagodbe koji uključuje pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, zračne luke i nacionalna tijela radi rješavanja pitanja povezanih s mjerenjem, klasifikacijom i pripisivanjem kašnjenja u okviru ATFM-a;
- (h) koordinaciju i potporu u aktivnostima planiranja i provedbe uvođenja infrastrukture u europsku mrežu ATM-a, u skladu s europskim glavnim planom ATM-a, putem aktivnog sudjelovanja operativnih dionika u upravljanju te, ako je primjereno, uzimajući u obzir vojne i operativne potrebe te povezane operativne postupke;
- (i) praćenje funkcioniranja europske mrežne infrastrukture ATM-a.

4.a Upravitelj mreže predlaže mjere za potporu u vezi s operativnim pitanjima radi sigurnog i učinkovitog planiranja i rada mreže u normalnim uvjetima i uvjetima krize mreže te mjere usmjerene na kontinuirano poboljšavanje mrežnih operacija u jedinstvenom europskom nebu i općenitog funkcioniranja mreže, posebno u smislu provedbe sheme izvedbe. Djelovanjem koje poduzima upravitelj mreže zračne luke potpuno se integriraju u mrežu.

5. Upravitelj mreže predlaže mjere u slučaju da ciljevi izvedbe iz članka 10. nisu na odgovarajući način odraženi kapacitetima pojedinačnih pružatelja usluga u zračnom prometu i da u vezi s time ne postoji dogovor upravitelja mreže i tih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u okviru NOP-a.

6. Upravitelj mreže, u suradnji s relevantnim strankama, savjetuje Komisiju u pitanjima uvođenja infrastrukture za upravljanje zračnim prometom u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, posebno u smislu utvrđivanja koja su ulaganja u mrežu potrebna.

7. Sve mjere koje poduzme upravitelj mreže u izvršavanju svojih zadaća donose se u okviru kooperativnog postupka. Stranke u kooperativnom postupku donošenja odluka u najvećoj mogućoj mjeri djeluju s ciljem poboljšavanja funkcioniranja i izvedbe mreže, posebno u pogledu postizanja ciljeva na razini Unije u ključnom području izvedbe koje se odnosi na okoliš, uzimajući u obzir ključne sigurnosne interese te regionalne i lokalne okolnosti.

7.a Kooperativni postupak donošenja odluka iz stavka 7. temelji se na:

- (a) odgovarajućem i redovitom savjetovanju s operativnim dionicima, koordinatorima slotova u zračnim lukama, državama članicama i, prema potrebi, Agencijom i Komisijom;
- (b) detaljnim radnim aranžmanima koje je uspostavio upravitelj mreže, posebno zajedno s operativnim dionicima i državama članicama, kao i postupcima za operacije koje je uspostavio upravitelj mreže radi rješavanja aspekata planiranja i operativnih aspekata povezanih s izvršavanjem mrežnih funkcija.

Pri savjetovanju iz točke (a) i detaljnim radnim aranžmanima iz točke (b) uzimaju se u obzir posebna obilježja i zahtjevi svake mrežne funkcije.

Cilj postupka kooperativnog donošenja odluka postizanje je konsenzusa. Kada je riječ o suverenitetu država članica nad njihovim zračnim prostorom, potrebna je suglasnost dotične države članice ili više njih.

Ako mjere povezane s izvršavanjem zadaća upravitelja mreže ospori jedan operativni dionik ili više njih, pitanje se upućuje na rješavanje Upravnom odboru mreže.

7.b Upravni odbor mreže uspostavlja se provedbenim aktima iz stavka 8. kako bi se osiguralo odgovarajuće upravljanje izvršavanjem mrežnih funkcija.

Upravni odbor mreže odgovoran je za odobravanje ili podupiranje mjera koje poduzima ili predlaže upravitelj mreže pod uvjetima utvrđenima u provedbenom aktu iz stavka 8., za odobravanje specifikacija za savjetovanje i detaljnih radnih aranžmana iz stavka 7.a, točaka (a) i (b), za odobravanje NOP-a i potvrđivanje NSP-a prije nego što ga odobri Komisija zajedno s državama članicama, za praćenje provedbe mrežnih funkcija i za davanje mišljenja ili preporuka o posebnim pitanjima.

Upravni odbor mreže sastoji se od predstavnika operativnih dionika, koordinatora slotova, predstavnika Komisije, predstavnika upravitelja mreže i predstavnika Eurocontrola.

7.c Države članice u potpunosti su uključene u odluke od strateške važnosti.

8. Provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. Komisija utvrđuje detaljna pravila za provedbu članka 26. i ovog članka, posebno za izvršavanje mrežnih funkcija, uključujući upravljanje krizom; za imenovanje upravitelja mreže, uvjete takvog imenovanja i detaljne zadaće upravitelja mreže u vezi s mrežnim funkcijama; za sastav, funkcioniranje, donošenje odluka i detaljne zadaće Upravnog odbora mreže, među ostalim u vezi s upravljanjem krizom; za kooperativni postupak donošenja odluka; kriterije i čimbenike koje upravitelj mreže i Upravni odbor mreže moraju slijediti kada izvršavaju zadaće koje su im dodijeljene i za mehanizme upravljanja mrežom.

Članak 28.

Transparentnost računa upravitelja mreže

1. Financijski izvještaji upravitelja mreže sastavljaju se i objavljuju na godišnjoj osnovi. Ti izvještaji moraju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je donijela Unija. Kada zbog pravnog statusa upravitelja mreže potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim standardima nije moguća, upravitelj mreže nastoji takvu sukladnost postići u najvećoj mogućoj mjeri.
2. Upravitelj mreže objavljuje godišnji izvještaj o svojim aktivnostima i nad njim se redovito provodi neovisna revizija.

Članak 30.

Odnosi s vojnim tijelima

U okviru zajedničke prometne politike, države članice osiguravaju da se između nadležnih civilnih i vojnih tijela sklope ili obnove pisani sporazumi ili jednakovrijedni pravni dogovori u odnosu na upravljanje određenim blokovima zračnog prostora.

POGLAVLJE V.

ZRAČNI PROSTOR, INTEROPERABILNOST I TEHNOLOŠKE INOVACIJE

Članak 32.

Elektroničke zrakoplovne informacije

Ne dovodeći u pitanje objavljivanje zrakoplovnih informacija od strane država članica, i na način koji je u skladu s tim objavljivanjem, upravitelj mreže u suradnji s EUROCONTROL-om osigurava raspoloživost elektroničkih zrakoplovnih informacija visoke kvalitete, koje se prikazuju na usklađeni način i koje ispunjavaju zahtjeve svih relevantnih korisnika u smislu kvalitete i pravovremenosti podataka. Zrakoplovne informacije koje se na taj način stavljaju na raspolaganje moraju biti samo informacije koje su u skladu s bitnim zahtjevima iz točke 2.1. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2018/1139.

Članak 32.a

Pravila letenja i klasifikacija zračnog prostora

Komisija u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.:

- (a) donosi odgovarajuće odredbe o pravilima letenja na temelju standarda ICAO-a i preporučenih praksi;
- (b) donosi odgovarajuće odredbe kako bi se osigurala ujednačena provedba klasifikacije zračnog prostora ICAO-a, uz odgovarajuću prilagodbu, s ciljem osiguravanja neometanog pružanja sigurnih i učinkovitih usluga zračnog prometa unutar jedinstvenog europskog neba.

Članak 33.

Fleksibilna upotreba zračnog prostora

1. Uzimajući u obzir značajke i prirodu vojne aktivnosti u svakoj državi članici te organizaciju vojnih aspekata pod svojom odgovornošću, države članice unutar jedinstvenog europskog neba osiguravaju primjenu koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora da bi se olakšalo upravljanje zračnim prostorom i upravljanje zračnim prometom u okviru zajedničke prometne politike.
2. U okviru zajedničke prometne politike države članice jedanput godišnje izvješćuju Komisiju o primjeni koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora u odnosu na zračni prostor pod svojom odgovornošću.
3. Ako, posebno u svjetlu izvješća koja dostave države članice, budu potrebni jedinstveni uvjeti za primjenu koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora unutar jedinstvenog europskog neba, Komisija u okviru zajedničke prometne politike i ne dovodeći u pitanje odgovornosti država članica nad njihovim zračnim prostorom donosi provedbene akte u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.
4. U slučajevima kada primjena ovog članka uzrokuje znatne operativne poteškoće, države članice mogu privremeno suspendirati takvu primjenu pod uvjetom da o tome bez odgode obavijeste Komisiju i druge države članice. Nakon uvođenja privremene suspenzije za zračni prostor pod nadležnošću dotične države članice ili više njih mogu se razraditi prilagodbe pravila donesenih u skladu sa stavkom 3.

Članak 34.

Koordinacija SESAR-a

Subjekti zaduženi za zadaće utvrđene pravom Unije u područjima koordinacije faze definiranja SESAR-a, faze razvoja SESAR-a i faze uvođenja SESAR-a, ovisno o slučaju, osiguravaju djelotvornu koordinaciju tih triju faza u cilju nesmetanog i pravovremenog prelaska između njih, s posebnim naglaskom na fazi industrijalizacije.

Svi relevantni civilni i vojni dionici uključuju se u najvećoj mogućoj mjeri.

Komisija uspostavlja mehanizme za praćenje učinkovitosti koordinacije SESAR-a.

Članak 35.

Zajednički projekti

1. Komisija na temelju potrebe za usklađivanjem među dionicima može uspostaviti zajedničke projekte radi uvođenja ključnih operativnih promjena utvrđenih u Europskom glavnom planu upravljanja zračnim prometom koje su se dostatno razvile kako bi omogućile interoperabilne kapacitete u svim državama članicama s ciljem poboljšanja izvedbe jedinstvenog europskog neba.
2. Komisija može uspostaviti i mehanizme za upravljanje zajedničkim projektima i njihovom provedbom. Svi relevantni civilni i vojni dionici uključeni su u te mehanizme u najvećoj mogućoj mjeri i, kada je to moguće i primjereno, imaju vodeću ulogu.
3. Zajednički projekti mogu biti prihvatljivi za financiranje sredstvima Unije unutar višegodišnjeg financijskog okvira. U tu svrhu i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica za odlučivanje o uporabi njihovih financijskih sredstava, Komisija provodi neovisnu analizu troškova i koristi te odgovarajuća savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima u skladu s člankom 38., razmatrajući pritom određivanje prioriteta i sve odgovarajuće načine za financiranje njihove provedbe.
4. Komisija uspostavlja zajedničke projekte i mehanizme za upravljanje iz stavaka 1. i 2. provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

POGLAVLJE VI.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 37.

Odborski postupak

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

Članak 38.

Savjetovanje s dionicima

1. Države članice, nacionalna nadzorna tijela, tijelo za reviziju izvedbe, ako je tijelo za reviziju izvedbe određeno u skladu s člankom 9.b, i upravitelj mreže uspostavljaju mehanizme za odgovarajuća savjetovanja s dionicima potrebna za izvršavanje njihovih zadaća u provedbi ove Uredbe.

2. Komisija uspostavlja mehanizam na razini Unije radi savjetovanja s relevantnim dionicima o pitanjima u vezi s provedbom ove Uredbe. U savjetovanju sudjeluje Posebni odbor za sektorski dijalog uspostavljen Odlukom Komisije 98/500/EZ. Za potrebe stavka 3. točke (e), ako je potrebno savjetovanje u vezi s vojnim aspektima, Komisija se osim s državama članicama savjetuje i s Europskom obrambenom agencijom i nacionalnim vojnim tijelima.

3. Za potrebe stavaka 1. i 2. prema potrebi se provodi savjetovanje barem sa sljedećim operativnim i neoperativnim dionicima:

- (a) pružateljima usluga u zračnoj plovidbi ili skupinama koje ih predstavljaju;
- (b) upraviteljem mreže;
- (c) operatorima aerodroma ili skupinama koje ih predstavljaju;
- (d) korisnicima zračnog prostora ili skupinama koje ih predstavljaju;
- (f) proizvodnom industrijom;
- (g) zastupničkim tijelima stručnih kadrova;
- (h) nacionalnim tijelima, uključujući nadležna nacionalna vojna tijela;
- (i) koordinatorima slotova u zračnim lukama;
- (j) nevladinim organizacijama s interesom za zrakoplovstvo ili upravljanje zračnim prometom.

Članak 38.a

Odnosi s dionicima

Pružatelji usluga u zračnom prometu uspostavljaju mehanizme savjetovanja kako bi se savjetovali s relevantnim korisnicima zračnog prostora, operatorima aerodroma i vojnim tijelima o svim glavnim pitanjima povezanim s pruženim uslugama, uključujući relevantne promjene konfiguracija zračnog prostora ili velika ulaganja koja imaju relevantan utjecaj na upravljanje zračnim prometom i pružanje usluga u zračnoj plovidbi i/ili naknade.

Članak 39.

Odnosi s trećim zemljama

Unija i njezine države članice imaju za cilj i podupiru proširenje jedinstvenog europskog neba na države koje nisu članice Europske unije. U tu svrhu oni nastoje proširiti jedinstveno europsko nebo na te zemlje u okviru sporazuma sklopljenih sa susjednim trećim zemljama, posebno na području EUROCONTROL-a ili u regiji EUR ICAO-a. Uz to, one nastoje surađivati s tim zemljama u kontekstu sporazuma o prekograničnom pružanju usluga s trećim zemljama, o suradnji u pogledu modernizacije upravljanja zračnim prometom, o mrežnim funkcijama ili u okviru sporazuma između Unije i EUROCONTROL-a kojim se pruža opći okvir za pojačanu suradnju, čime se jača paneuropska dimenzija upravljanja zračnim prometom.

Ovim člankom ne dovodi se u pitanje odluka država članica u vezi s time treba li se jedinstveno europsko nebo proširiti na njihove prekomorske zemlje i područja ili autonomna područja u drugim regijama ICAO-a.

Članak 40.

Potpota drugih tijela

Komisija može zatražiti potporu od drugih tijela radi ispunjenja svojih zadaća iz ove Uredbe, među ostalim od EUROCONTROL-a u okviru sporazuma između Unije i EUROCONTROL-a kojim se pruža opći okvir za pojačanu suradnju.

Članak 41.

Povjerljivost

1. Ni nacionalna nadzorna tijela, djelujući u skladu sa svojim nacionalnim pravom, ni nacionalna nadležna tijela, ni Komisija, ni tijelo za reviziju izvedbe, niti upravitelj mreže ne smiju otkrivati informacije povjerljive prirode, posebno informacije o pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, njihovim poslovnim odnosima ili njihovim stavkama troškova i prihoda.
2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo nacionalnih nadzornih tijela i Komisije da otkriju informacije kada je to bitno za ispunjavanje njihovih dužnosti. U tom slučaju takvo otkrivanje mora biti razmjerno i mora uvažavati legitimne interese pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora i drugih odgovarajućih dionika u vezi zaštite njihovih poslovno osjetljivih informacija.
3. Informacije i podaci dostupni na temelju članka 13. stavka 3.b, članka 13.a stavka 6., članka 13.b stavka 2., članka 25. stavka 3. i članka 25. stavka 4. ili o kojima se izvješćuje na temelju članka 19. stavka 6., a posebno u pogledu utvrđenih troškova i stvarnih troškova imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu, javno se objavljuju, podložno zaštiti komercijalnih interesa fizičke ili pravne osobe, uključujući intelektualno vlasništvo, osim ako za otkrivanje postoji prevladavajući javni interes.

Članak 42.

Sankcije

Države članice propisuju sankcije za kršenje ove Uredbe i provedbenih akata donesenih na temelju ove Uredbe, a posebno za korisnike zračnog prostora, operatore aerodroma i pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, i poduzimaju sve mjere koje su potrebne za osiguranje njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti djelotvorne, razmjerne i odvraćajuće.

Članak 43.

Evaluacija

1. Komisija provodi evaluaciju kako bi ocijenila pravne, socijalne, gospodarske i okolišne učinke ove Uredbe i njezinu dodanu vrijednost na nacionalnoj i europskoj razini od pet do osam godina nakon stupanja na snagu. Kada je to u tu svrhu opravdano, Komisija može od država članica, uključujući vojna tijela, tražiti informacije bitne za primjenu ove Uredbe.
2. Komisija dostavlja svoje nalaze Europskom parlamentu i Vijeću. Nalazi evaluacije moraju se objaviti.

Članak 44.

Zaštitne mjere

Ova Uredba ne sprečava državu članicu da, ako je to potrebno, primijeni mjere namijenjene zaštiti bitnih interesa sigurnosne ili obrambene politike. Takve mjere su posebno one koje su nužne:

- (a) za nadzor zračnog prostora koji je u skladu sa sporazumima ICAO-a o regionalnoj zračnoj plovidbi, uključujući sposobnost otkrivanja, identificiranja i ocjene svih zrakoplova koji koriste takav zračni prostor, u svrhu zaštite sigurnosti letova i poduzimanja mjera kojima će se osigurati sigurnosne i obrambene potrebe;
- (b) u slučaju ozbiljnih unutarnjih nemira koji utječu na očuvanje zakona i reda;
- (c) u slučaju rata ili ozbiljne međunarodne napetosti koja predstavlja prijetnju ratom;
- (d) za ispunjenje međunarodnih obveza države članice u vezi s očuvanjem mira i međunarodne sigurnosti;
- (e) za provedbu vojnih operacija i vojne obuke, uključujući mogućnosti izvođenja vojnih vježbi.

Članak 45.

Stavljanje izvan snage

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

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

Članak 46.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Članak 3. stavak 3. i članak 25. stavak 3. primjenjuju se od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum – 72 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe*].

Članci od 10. do 24. počinju se primjenjivati godinu dana nakon njezina donošenja. Međutim, članak 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 i članak 15. Uredbe (EZ) br. 550/2004 te provedbeni akti doneseni na temelju njih nastavljaju se primjenjivati za potrebe provedbe shema izvedbe i sustava naknada u trećem referentnom razdoblju. Provedbena odluka Komisije (EU) 2019/709, kako je donesena 6. svibnja 2019., nastavlja se primjenjivati do kraja četvrtog referentnog razdoblja.

Članak 27. stavak 4. i članak 32. primjenjuju se na upravitelja mreže od dana početka primjene odluke o imenovanju, koja je donesena u skladu s člankom 27. stavkom 2.

Članak 42. primjenjuje se od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe*]. Mjere koje države članice donesu na temelju tog članka primjenjuju se:

- od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum – 72 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe*] u pogledu povreda članka 3. stavka 3. i članka 25. stavka 3.;
- godinu dana nakon donošenja ove Uredbe u pogledu povreda članaka od 10. do 24.

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

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG II.

Uredbe stavljene izvan snage i njihove izmjene

Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.)	
Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.)	
Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.)	
Uredba (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 300, 14.11.2009., str. 34.)	Samo članci 1., 2. i 3.

PRILOG III.

KORELACIJSKA TABLICA

Uredba 549/2004	Uredba 550/2004	Uredba 551/2004	Ova Uredba
Članak 1. stavci od 1. do 3.			Članak 1. stavci od 1. do 3.
Članak 1. stavak 4.			—
—			Članak 1. stavak 4.
Članak 2. stavak 1. točke (a) i (b)			Članak 2. stavak 5. točke (a) i (b)
Članak 2. točka 2.			Članak 2. točka 1.
Članak 2. točka 3.			Članak 2. točka 2.
—			Članak 2. točka 2.a
Članak 2. točka 4.			Članak 2. točka 4.
—			Članak 2. točka 6.
Članak 2. točka 5.			Članak 2. točka 3.
Članak 2. točka 6.			Članak 2. točka 11.
Članak 2. točka 7.			Članak 2. točka 12.
—			Članak 2. točka 13.
Članak 2. točka 8.			Članak 2. točka 14.
Članak 2. točka 9.			Članak 2. točka 8.
Članak 2. točka 10.			Članak 2. točka 9.
Članak 2. točka 11.			Članak 2. točka 10.

Članak 2. točka 12.			Članak 2. točka 17.
—			Članak 2. točke od 18. do 20.
Članak 2. točka 13.			Članak 2. točka 16.
Članak 2. točka 13.a			Članak 2. točka 33.
Članak 2. točka 14.			—
—			Članak 2. točka 21.
—			Članak 2. točka 22.
Članak 2. točka 16.			Članak 2. točka 23.
Članak 2. točka 17.			Članak 2. točka 32.
Članak 2. točka 18.			—
Članak 2. točka 19.			Članak 2. točka 24.
—			Članak 2. točke 25. i 26.
Članak 2. točka 20.			Članak 2. točka 31.
Članak 2. točka 22.			Članak 2. točka 34.
Članak 2. točka 23.			—
Članak 2. točka 23.a			Članak 2. točka 35.
—			Članak 2. točke 35.b i 35.c
Članak 2. točka 23.b			Članak 2. točka 15.
Članak 2. točke 24. i 25.			—
Članak 2. točka 26.			Članak 2. točka 36.

Članak 2. točka 27.			—
Članak 2. točka 28.			Članak 2. točka 37.
Članak 2. točka 29.			Članak 2. točka 38.
—			Članak 2. točke 39. i 40.
Članak 2. točka 30.			Članak 2. točka 41.
—			Članak 2. točke 42. i 43.
—			Članak 2. točke od 43.a do 43.c
Članak 2. točka 31.			Članak 2. točka 44.
—			Članak 2. točka 44.a
—			Članak 2. točka 45.
Članak 2. točka 32.			—
Članak 2. točka 33.			Članak 2. točka 46.
Članak 2. točka 34.			Članak 2. točka 47.
—			Članak 2. točke od 48. do 52.
Članak 2. točke 35. i 36.			—
Članak 2. točka 38.			Članak 2. točka 53.
Članak 2. točka 39.			Članak 2. točka 54.
—			Članak 2. točka 56.

Članak 2. točka 40.			Članak 2. točka 57.
Članak 2. točka 41.			Članak 2. točka 27.
—			Članak 2. točke od 28. do 30.
			Članak 2.a
Članak 3.			—
Članak 4. stavak 1.			Članak 3. stavak 1.
Članak 4. stavak 2.			Članak 3. stavak 3.
—			Članak 3. stavak 4.
Članak 4. stavak 3.			Članak 3. stavak 2.
Članak 4. stavak 4.			
—			
Članak 4. stavak 5.			Članak 3. stavak 9.
—			Članci od 4. do 9.
Članak 5. stavak 1.			Članak 37. stavak 1.
Članak 5. stavak 2.			
Članak 5. stavak 3.			Članak 37. stavak 3.
—			Članak 37. stavak 4.
Članak 5. stavci 4. i 5. i članak 6.			—
Članak 7.			Članak 39.
Članak 8. stavak 1.			Članak 40.

Članak 8. stavak 2.			–
–			Članak 41.
Članak 9.			Članak 42.
Članak 10. stavak 1.			Članak 38. stavak 1.
Članak 10. stavak 2.			Članak 38. stavak 2.
Članak 10. stavak 3.			Članak 38. stavak 3.
–			Članak 38.a
Članak 11. stavak 1. prva rečenica i članak 11. stavak 3. točka (d) prva i treća rečenica			Članak 10. stavak 1.
Članak 11. stavak 1. točke od (a) do (c)			Članak 10. stavak 2.
Članak 11. stavak 2.			–
Članak 11. stavak 3. točka (a)			Članak 11.
Članak 11. stavak 3. točke (b) i (c)			Članak 13. stavci 1., 3., 3.a i 3.b
–			Članak 13. stavci 1.a i 1.b
Članak 11. stavak 3. točka (b)			Članak 13. stavak 2.
Članak 11. stavak 3. točka (c) prvi podstavak			Članak 13. stavak 5.

Članak 11. stavak 3. točka (c) prvi podstavak			Članak 13.a stavak 1.
—			Članak 13.a stavak 2.
Članak 11. stavak 3. točka (a)			Članak 13.a stavak 3.
Članak 11. stavak 3. točka (c) podstavci od 2. do 4.			Članak 13.a stavci 4. i 5
—			Članak 13.a stavak 6.
Članak 11. stavak 3. točka (d) druga rečenica			Članak 13.b stavak 2.
—			Članak 13.b stavci 1. i 2.a
Članak 11. stavak 3. točka (e)			Članak 13.b stavak 3.
—			Članci 16. i 17.
Članak 11. stavak 4. točka (a)			Članak 10. stavak 3. točka (a)
—			Članak 10. stavak 3. točke od (b) do (d)
Članak 11. stavak 4. točke (b) i (c)			—
Članak 11. stavak 4. točka (d)			Članak 10. stavak 3. točka (e)
Članak 11. stavak 4. točka (e)			Članak 10. stavak 3. točka (f)

–			Članak 10. stavak 3. točke od (g) do (k)
Članak 11. stavak 4. drugi podstavak			Članak 18.
Članak 11. stavak 5.			–
Članak 11. stavak 6.			Članak 18.
–			Članci od 19. do 35.
Članak 12. stavak 1. i članak 12. stavak 2. do riječi „iz članka 3.”			Članak 43. stavak 1.
Članak 12. stavak 2. dio prve rečenice koji počinje riječima „prvi put izvješćuje Europski parlament”			Članak 43. stavak 2.
Članak 12. stavci 3. i 4.			–
Članak 13.			Članak 44.
–			Članak 45.
Članak 13.a			–
Članak 14.			Članak 46.
	Članak 1.		Članak 1. stavak 1.
	–		Članak 1. stavci od 2. do 4.
	–		Članci 2. i 3.
	Članak 2. stavak 1.		Članak 4. stavak 1.

	—		
	Članak 2. stavak 2.		Članak 4. stavak 3.
	—		Članak 5. stavak 1.
	Članak 2. stavak 3.		Članak 5. stavak 3.
	Članak 2. stavak 4.		Članak 5. stavak 2.
	Članak 2. stavak 5.		Članak 5. stavak 4.
	Članak 2. stavak 6.		Članak 5. stavak 5.
	—		Članak 5. stavak 5.a
	Članci od 3. do 6.		—
	Članak 7.		Članak 7. stavak 1.a točka (a)
	Članak 7. stavak 2.		Članak 7. stavak 1.a točka (c)
	Članak 7. stavak 3. prva rečenica		—
	Članak 7. stavak 3. prva i treća rečenica		—
	Članak 7. stavak 4.		
			Članak 6. stavci 2.a i 3.
	Članak 7. stavci 5. i 6.		—
	Članak 7. stavak 7.		Članak 6. stavak 1. drugi podstavak i članak 6. stavci 4. i 5.
	Članak 7. stavci 8. i 9.		—

	–		Članak 6. stavak 6.
	Članak 8. stavak 1.		Članak 7. stavak 1.
	–		Članak 7. stavak 1. točka (b) i članak 7. stavak 1. drugi podstavak točke (c) i (d)
	Članak 8. stavak 2.		Članak 7. stavak 2.
			Članak 7. stavak 2. posljednja rečenica
	Članak 8. stavak 3.		Članak 7. stavak 3.
	Članak 8. stavci 4. i 5.		–
	Članak 8. stavak 6.		Članak 7. stavak 4.
	Članak 9.		Članak 7.a
	Članak 9.a		Članak 2.a
	Članak 9.b		–
	Članak 10.		Članak 7.b
	–		Članci od 9.b do 18.
	Članak 11.		Članak 30.
	Članak 12. stavak 1.		Članak 25. stavak 1.
	Članak 12. stavak 2.		Članak 25. stavak 1.
	Članak 12. stavak 3.		Članak 25. stavak 3.
	–		Članak 25. stavak 4.

	Članak 12. stavak 4.		Članak 25. stavak 2.
	—		Članci od 26. do 28.
	Članak 12. stavak 5.		—
	Članak 13. stavak 1.		Članak 9.a stavak 1.
	—		
	Članak 13. stavak 2.		Članak 9.a stavak 3.
	Članak 13. stavak 3.		Članak 9.a stavak 4.
	—		Članci od 32.a do 34.
	Članak 14.		Članak 19. stavak 1.
	Članak 15. stavak 1.		Članak 19. stavak 2.
	Članak 15. stavak 3. točka (f)		Članak 19. stavak 3.
	—		Članak 19. stavak 5.
	Članak 15. stavak 2. točka (a)		Članak 20. stavci 1. i 2.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) prva rečenica		Članak 20. stavak 2.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) druga rečenica		Članak 20. stavak 3.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) treća rečenica		Članak 20. stavak 4.
	Članak 15. stavak 2. točka (c)		—

	Članak 15. stavak 2. točka (d)		Članak 20. stavak 6.
	Članak 15. stavak 2. točka (e)		Članak 20. stavak 5.
	Članak 15. stavak 2. točka (f)		Članak 19. stavak 6. i članak 23.
	Članak 15. stavak 3. točka (a)		Članak 22. stavak 1.
	—		Članak 22. stavci 2., 3. i 5.a
	Članak 15. stavak 3. točka (b)		Članak 22. stavak 4.
	Članak 15. stavak 3. točka (c)		Članak 21. stavak 1.
	—		Članak 21. stavci 1.a i 2.
	Članak 15. stavak 3. točka (d)		Članak 19. stavak 2.
	Članak 15. stavak 3. točka		Članak 20. stavak 2. i
	točka (e)		Članak 22. stavak 1.
	Članak 15. stavak 3. točka (f)		Članak 22. stavak 5.
	Članak 15. stavak 4.		Članak 23.
	Članak 15.a stavak 1. i stavak 3. prva rečenica		Članak 35. stavci 1. i 4.
	Članak 15.a stavak 2.		Članak 35. stavci 2. i 4.
	Članak 15.a stavak 3. od druge do četvrte rečenice		Članak 35. stavak 3.
	—		Članci od 37. do 40.

	Članak 15.a stavak 3. peta rečenica		–
	Članak 16. stavak 1.		Članak 24. stavak 1.
	Članak 16. stavak 2.		Članak 24. stavci 2. i 3.
	Članak 16. stavak 3.		Članak 24. stavak 3.
	Članak 17.		–
	Članak 18. stavak 1.		Članak 41. stavak 1.
	Članak 18. stavak 2.		Članak 41. stavak 2.
	Članak 18. stavak 3.		Članak 41. stavak 3.
	–		Članci od 42. do 45.
	Članak 19.		Članak 46.
	Prilog I.		–
	Prilog II.		–
		Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.
		Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 1.
		–	Članak 1. stavci 2. i 3.
		Članak 1. stavak 3.	Članak 1. stavak 4.
		–	Članak 1. stavci 5. i 6. i članci od 2. do 25.
		Članak 1. stavak 4. i članak 3.	–
		Članak 3.a	Članak 32.
		Članci 4. i 5.	–

		Članak 6. stavak 1.	Članak 26. stavak 1.
			Članak 26. stavak 1.a
		Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 26. stavak 2.
		—	Članak 26. stavak 3.
		Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 26. stavak 4.
		—	Članak 27. stavak 1.
		Članak 6. stavak 2. treći podstavak, prva rečenica	Članak 27. stavak 2.
		Članak 6. stavak 2. treći podstavak, druga i treća rečenica	Članak 27. stavak 3.
		—	Članak 27 stavci od 4. do 7.c
		Članak 6. stavak 3.	—
		Članak 6. stavak 4.	Članak 27. stavak 8.
		Članak 6. stavak 5.	Članak 26. stavak 1.a
		Članak 6. stavak 6.	Članak 26. stavak 2. točka (b)

		Članak 6. stavci od 7. do 9.	Članak 27. stavak 8.
		–	Članci 28. i 30.
		Članak 7. stavak 1.	Članak 33. stavak 1.
		Članak 7. stavak 2.	Članak 33. stavak 2.
		Članak 7. stavak 3.	Članak 33. stavak 3.
			Članak 33. stavak 4.
		–	Članci od 34. do 45.
		Članci 8. i 10.	–