

Bruksela, 22 czerwca 2021 r.
(OR. en)

9616/21

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

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOKUMENT ROBOCZY

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	ST 9490/21 + COR1-5
Nr dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Dotyczy:	Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) – Podejście ogólne (3 czerwca 2021 r.)

W załączonym dodatku I delegacje otrzymują podejście ogólne Rady w sprawie powyższego wniosku i załączniki do niego, przyjęte przez Radę na 3798. posiedzeniu w dniu 3 czerwca 2021 r.

2013/0186 (COD)

Zmieniony wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady³, rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴ oraz rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność wprowadzenia dalszych zmian i w celu zapewnienia jasności, rozporządzenia te należy przekształcić.

³ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

⁴ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

⁵ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

- (2) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004, rozporządzenia (WE) nr 550/2004, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁶, ustanowiło trwałe podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Przyjęcie drugiego pakietu przepisów, to jest rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009⁷, przyczyniło się do dalszego wzmocnienia inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki wprowadzeniu koncepcji systemu skuteczności działania oraz menedżera sieci, umożliwiających dalszą poprawę skuteczności działania europejskiej sieci ATM. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 zostało uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁸, ponieważ przepisy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów, części składowych i procedur ATM zostały włączone do tego rozporządzenia.
- (3) Aby uwzględnić zmiany wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2018/1139, treść niniejszego rozporządzenia należy dostosować do treści rozporządzenia (UE) 2018/1139 i jednocześnie należy dokonać zmiany tego ostatniego rozporządzenia.
- (4) W art. 1 konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r. umawiające się państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności państwa członkowskie Unii, podlegając odpowiednim konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (4a) Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawa i zobowiązania państw członkowskich wynikające z konwencji chicagowskiej.
- (5) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i wykorzystania przestrzeni powietrznej, przyczyniającego się do zrównoważonego rozwoju lotnictwa i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.
- (6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny stać na straży zasad „just culture”. Należy rozważyć i uwzględnić opinie i zalecenia grupy ekspertów ds. wymiaru ludzkiego⁹ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (7) Poprawa efektywności środowiskowej ATM przyczynia się również do osiągnięcia celów zawartych w porozumieniu paryskim, komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, konkluzjach Rady w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności i w Europejskiej agendzie cyfrowej, w szczególności poprzez redukcję emisji pochodzących z lotnictwa.
- (7a) Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, przy zapewnieniu sprawiedliwości i przejrzystości oraz przy uwzględnieniu potrzeb państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i obronności, jak również ich zobowiązań w ramach organizacji międzynarodowych.
- (8) W 2004 r. państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁰ i ponawiają je. Zgodnie z tym oświadczeniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, do stopnia, w jakim zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Zob. Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 9.

- (9) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia nie podlegają zakresowi kompetencyjnemu Unii na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (9a) Państwa członkowskie, w stosownych przypadkach wraz z państwami trzecimi, mogą ustanowić funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w celu rozwijania lepszej współpracy i koordynacji z myślą o wspieraniu skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i o zmniejszonym oddziaływaniu na środowisko.
- (10) Państwa członkowskie wyznaczają państwową władzę nadzorującą, która będzie realizować zadania przydzielone takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie państwowym władzom nadzorującym należy zapewnić wystarczającą niezależność i zasoby. W szczególności finansowanie tych władz powinno gwarantować ich niezależność i powinno umożliwiać im działanie zgodne z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności. Członkowie personelu państwowych władz nadzorujących powinni działać w sposób niezależny, w szczególności powinni unikać konfliktu interesów między zapewnianiem służb żeglugi powietrznej a wykonywaniem swoich zadań. Nie powinno to uniemożliwiać państwowej władzy nadzorującej bycia częścią organu regulacyjnego właściwego dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli ten organ regulacyjny spełnia wymogi w zakresie niezależności, ani bycia organizacyjnie połączonym w szczególności z właściwym organem krajowym wyznaczonym na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub krajowym organem ochrony konkurencji.
- (11)
- (12) Państwowe władze nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym powinny prowadzić współpracę między sobą, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany informacji na temat zasad prowadzenia swoich prac i podejmowania decyzji, najlepszych praktyk i procedur, a także stosowania niniejszego rozporządzenia i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.
- (13)

- (14) Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej powinna mieć możliwość oferowania służb w Unii na niedyskryminujących warunkach, jeżeli posiada certyfikat lub deklarację zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (14a) Zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie to, w tym wymogi certyfikacji określone w jego art. 41, nie ma zastosowania do ATM/ANS zapewnianych lub udostępnianych przez wojsko. W związku z tym państwa członkowskie powinny być również upoważnione do zezwalania na zapewnianie takich służb żeglugi powietrznej w całości lub w części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich zakresie odpowiedzialności bez certyfikacji lub bez stosowania całości lub części niniejszego rozporządzenia. W takich przypadkach zainteresowane państwo członkowskie może w szczególności mieć możliwość wyznaczenia zainteresowanych wojskowych instytucji do celów zapewniania służb ruchu lotniczego lub służb meteorologicznych (MET) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (14b) Niniejsze rozporządzenie nie przewiduje wymogu certyfikacji sygnałów zapewnianych przez globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS).
- (15) Użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni mieć dostęp do służb żeglugi powietrznej równoważnej jakości bez dyskryminacji.
- (16) Służby ruchu lotniczego powinny być świadczone na zasadzie wyłączności. Instytucje zapewniające takie służby powinny podlegać wyznaczeniu i wymogom interesu publicznego, co się tyczy w szczególności bezpieczeństwa narodowego i obronności, a także lokalizacji ich głównego miejsca prowadzenia działalności oraz tego, czyją są własnością. W tym względzie należy wziąć pod uwagę, że zapewnianie służb ruchu lotniczego przewidziane w niniejszym rozporządzeniu jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemających natury ekonomicznej, a zatem niepodlegających stosowaniu zawartych w Traktacie zasad konkurencji.
- (16a) Państwa członkowskie powinny zapewnić, by ich prawo krajowe nie uniemożliwiało wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, w szczególności ze względu na to, że dana instytucja zapewniająca służby ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim lub jest własnością obywateli tego państwa członkowskiego, jeżeli stosowanie takiego prawa krajowego pociąga za sobą nieuzasadnione ograniczenie swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości, co należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku w świetle wszystkich istotnych okoliczności.

- (16b) Państwa członkowskie na podstawie własnych analiz dotyczących względów bezpieczeństwa powinny mieć możliwość wyznaczenia na zasadzie wyłączności jednej lub kilku instytucji zapewniających MET, w odniesieniu do całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów.
- (16c) Współpraca między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej jest ważnym narzędziem poprawy ogólnej skuteczności działania europejskiego systemu ATM i należy do niej zachęcać.
- (17) Państwa członkowskie na podstawie własnych analiz dotyczących względów bezpieczeństwa mogą zezwolić na zamawianie służb łączności, nawigacji i dozorowania (CNS), służb informacji lotniczej (AIS), usług dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS), MET – o ile zainteresowane państwo członkowskie nie wyznaczyło jednej instytucji zapewniającej MET – lub terminalowych służb ruchu lotniczego na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania. Możliwość korzystania z takich zamówień potencjalnie zwiększa elastyczność i stymuluje innowacje w usługach, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa i szczególnych potrzeb, w tym potrzeb wojska, w zakresie poufności, interoperacyjności, odporności systemu, dostępu do danych i bezpieczeństwa ATM.
- (18) W przypadku gdy służby MET lub służby ruchu lotniczego na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania są zamawiane, nie powinny podlegać systemowi skuteczności działania określonego w niniejszym rozporządzeniu.
- (19)
- (20) W stosownych przypadkach udzielanie zamówień na służby żeglugi powietrznej powinno odbywać się zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE¹¹ oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE¹², o ile w niniejszym rozporządzeniu nie przewidziano inaczej, a także zgodnie z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości oraz zgodnie z mającymi zastosowanie postanowieniami Traktatu, w szczególności zawartymi w Traktacie zasadami dotyczącymi swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

- (21) Zarządzanie ruchem bezzałogowych statków powietrznych wymaga dostępności centralnych usług informacyjnych (CIS). Aby ograniczyć koszty zarządzania tym ruchem, ceny CIS świadczonych na zasadzie wyłączności powinny być oparte na kosztach powiększonych o rozsądną marżę zysku oraz podlegać zatwierdzeniu przez państwowe władze nadzorujące. Aby umożliwić zapewnianie tych usług, należy przyznać instytucjom świadczącym CIS dostęp do odpowiednich danych operacyjnych na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach.
- (21a) Dostępność odpowiednich danych operacyjnych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia elastycznego zapewniania usług dostarczania danych o ruchu lotniczym w wymiarze transgranicznym i ogólnounijnym. W związku z tym takie dane należy udostępniać odpowiednim stronom na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach. Dokładność informacji, w tym o statusie przestrzeni powietrznej i szczególnych sytuacjach w zakresie ruchu lotniczego, oraz odpowiednio wczesne przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji, w tym na efektywność środowiskową lotów. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma dla wszystkich stron zamierzających wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej zasadnicze znaczenie przy składaniu lub ponownym składaniu przez nie planów lotu.
- (22) System skuteczności działania i system opłat powinny zapewniać efektywne, zrównoważone i nieprzerwane działanie europejskiego systemu ATM, a ponadto mają na celu zwiększenie efektywności kosztowej służb żeglugi powietrznej zapewnianych na warunkach innych niż rynkowe oraz promowanie lepszej jakości usług. W tym celu powinny obejmować służące temu odpowiednie i skuteczne zachęty. Ze względu na ten cel system skuteczności działania nie powinien obejmować usług zamówionych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. System skuteczności działania powinien obejmować wszystkie służby żeglugi powietrznej, które wyznaczona instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia lub zamawia od innych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w tym także w przypadku gdy instytucja ta zapewnia służby żeglugi powietrznej i służby ruchu lotniczego.
- (22a) Do celów świadczenia doradztwa i wsparcia Komisji i państwowym władzom nadzorującym w zakresie wdrażania systemu skuteczności działania i systemu opłat może zostać wyznaczony organ weryfikujący skuteczność działania.
- (23)
- (24)

- (25) Ze względu na elementy transgraniczne i sieciowe nieodłącznie związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej trasowa skuteczność działania powinna być oceniana w szczególności w odniesieniu do ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania.
- (25a) Ze względu na znajomość lokalnych uwarunkowań państwa członkowskie i ich państwowe władze nadzorujące powinny być odpowiedzialne za przygotowanie i przyjęcie projektów planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania. Te plany powinny opierać się w szczególności na wkładzie wyznaczonej(-ych) instytucji zapewniającej(-ych) służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich służb żeglugi powietrznej, które te instytucje zapewniają lub zamawiają. Komisja powinna być odpowiedzialna za ocenę tych planów. Państwowe władze nadzorujące powinny być również odpowiedzialne za monitorowanie skuteczności działania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz w stosownych przypadkach za nakładanie środków naprawczych.
- (26) Projekty planów skuteczności działania powinny zawierać trasowe parametry docelowe skuteczności działania spójne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, terminalowe parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, a jednocześnie uwzględniać uwarunkowania lokalne i współzależności pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania a bezpieczeństwem i powinny być zgodne z określonymi kryteriami jakościowymi, aby w jak największym stopniu zapewnić realne osiągnięcie ustalonych parametrów docelowych.
- (27) Skuteczność działania sieci powinna podlegać specyficznym kryteriom, uwzględniającym szczególny charakter funkcji sieciowych. Sieć powinna być objęta parametrami docelowymi skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej.
- (28) System opłat powinien opierać się na zasadzie stanowiącej, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty poniesione w związku z zapewnianiem udostępnianych im lub na ich rzecz służb, o ile koszty te nie są pokrywane z innego źródła. Koszty poniesione w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej przez władze krajowe państw członkowskich, w tym właściwe organy krajowe, państwowe władze nadzorujące, a także Eurocontrol i menedżera sieci, mogą zostać uwzględnione w ustalonych kosztach, którymi można obciążać użytkowników przestrzeni powietrznej. Opłaty powinny stanowić zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, służącego osiągnięciu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięciu parametrów docelowych skuteczności działania, a także powinny wspierać zmniejszenie oddziaływania lotnictwa na środowisko.

- (29) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość przewidzenia modulacji opłat, aby poprawić efektywność środowiskową i jakość usług, w szczególności poprzez zwiększenie wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych, zwiększenie przepustowości i ograniczenie opóźnień, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. Komisja powinna przeprowadzić studium wykonalności dotyczące wpływu modulacji opłat na ruch lotniczy i na zainteresowane strony, a także dotyczące wkładu modulacji w osiągnięcie celów europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej.
- (30)
- (30a) Należy ustanowić mechanizmy takie jak przedłużanie, zawieszanie trwającego okresu odniesienia lub korekta parametrów docelowych skuteczności działania w okresie odniesienia w celu zaradzenia nieprzewidzianym i znaczącym wydarzeniom mającym istotny wpływ na wdrażanie systemu skuteczności działania i systemu opłat, w przypadku gdy można zaobserwować znaczne odchylenie od prognoz ruchu.
- (30b) Bez uszczerbku dla procedury określonej w art. 258 TFUE Komisja powinna dokonać przeglądu przestrzegania przez państwa członkowskie wymogów określonych w ramach systemu skuteczności działania i systemu opłat i, w stosownym przypadku, może wydać opinię na temat tego, czy wymogi te zostały spełnione.
- (31) Należy przewidzieć przepis dotyczący przejrzystości rachunkowości instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jako jeden ze sposobów zapobiegania finansowaniu skrośnemu i wynikającym z niego zakłóceniom.
- (32) Funkcje sieciowe powinny przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego i pomagać w osiągnięciu ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania. Powinny one ułatwiać zrównoważone, wydajne i optymalne pod względem środowiskowym wykorzystanie przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów, odzwierciedlać potrzeby operacyjne przy wdrażaniu europejskiej infrastruktury sieciowej ATM oraz zapewniać wsparcie w przypadku kryzysów sieciowych.

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

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

(34)

(35)

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

(41)

- (42) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, zwłaszcza w odniesieniu do: wyznaczania organu weryfikującego skuteczność działania, wdrażania systemu skuteczności działania i systemu opłat, w tym ustanawiania ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania, kryteriów i procedur oceny projektów planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i menedżera sieci, oceny i zatwierdzania planów skuteczności działania, monitorowania skuteczności działania, przepisów dotyczących dostarczania informacji na temat kosztów i opłat, zakresu i określania podstawy kosztowej opłat oraz ustalania stawek jednostkowych za służby żeglugi powietrznej, mechanizmów zachęt oraz mechanizmów podziału ryzyka, zasad realizowania funkcji sieciowych, nominacji menedżera sieci oraz jej warunków, a także zadań menedżera sieci, Rady ds. Zarządzania Siecią, wspólnego procesu decyzyjnego oraz mechanizmów zarządzania siecią wymogów dotyczących dostępności danych operacyjnych, stosowania koncepcji elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej, opracowywania wspólnych projektów i mechanizmów zarządzania, które mają do nich zastosowanie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹³. W przypadku gdy Komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego.
- (43) Należy konsultować z, odpowiednio, organizacjami społecznymi i organizacjami zawodowymi pracowników wszelkie proponowane środki o znaczących skutkach w wymiarze społecznym, technologicznym i ludzkim lub związanych ze skutecznością działania. Na szczeblu Unii należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE¹⁴ i grupą ekspertów ds. wymiaru ludzkiego.
- (44) Kary ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, a przy tym nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa.

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

¹⁴ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

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

(45)

(46) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transnarodową skalę działań może być on lepiej osiągnięty na szczeblu Unii, Unia może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i skuteczne funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu poprawy standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz usprawnienia ogólnego funkcjonowania zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, z uwzględnieniem spełnienia wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć, coraz bardziej zintegrowaną przestrzeń powietrzną oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są bezpieczeństwo, wydajność, interoperacyjność i modernizacja technologiczna, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, obywateli i środowiska.

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. 44. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego. Należy zapewnić koordynację z władzami wojskowymi w celu identyfikowania potencjalnego wpływu stosowania niniejszego rozporządzenia na działania wojskowe i w celu przeciwdziałania takiemu wpływowi.

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”). W tym kontekście celem niniejszego rozporządzenia w obszarach jego zastosowania jest pomoc państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania.

4. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do przestrzeni powietrznej w regionie EUR ICAO, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i państwa członkowskie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „służba kontroli lotniska” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) dla ruchu lotniskowego;
2. „służba informacji lotniczej” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
- 2a. „Agencja” oznacza Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2018/1139;
3. „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służbę lub służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;
4. „służby żeglugi powietrznej (ANS)” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru (CNS), w tym usługi wzmacniające sygnał emitowany przez satelity z podstawowych konstelacji GNSS na użytek żeglugi powietrznej; lotnicze służby meteorologiczne (MET); służby informacji lotniczej (AIS); oraz usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS);
5. „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:
 - a) zapobiegania kolizjom:
 - (i) między statkami powietrznymi w locie;

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

b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

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

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

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

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

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

12. „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcję planowania i monitorowania z zasadniczym celem optymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;

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

14. „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z przepisami dotyczącymi ogólnego ruchu lotniczego;
15. „służba alarmowa” oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;
16. „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;
17. „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w obszarach kontrolowanych;
18. „wartość bazowa” oznacza wartość określoną do celów ustalenia parametrów docelowych skuteczności działania oszacowaną z wykorzystaniem rzeczywistych kosztów lub rzeczywistych kosztów jednostkowych w roku poprzedzającym początek odpowiedniego okresu odniesienia;
19. „grupa odniesienia” oznacza grupę instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego funkcjonujących w podobnym środowisku operacyjnym i gospodarczym;
20. „wartość cząstkowa” oznacza wartość uzyskaną dla danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego poprzez rozbiecie ogólnounijnego parametru docelowego skuteczności działania do poziomu co najmniej jednej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, służącą jako punkt odniesienia do oceny spójności parametrów docelowych skuteczności działania określonych w projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania;
21. „certyfikat” oznacza certyfikat zdefiniowany w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
22. „centralne usługi informacyjne (CIS)” oznaczają usługi polegające na udostępnianiu statycznych i dynamicznych danych w celu umożliwienia zapewniania usług U-space do celów zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych;
23. „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;
24. „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);

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

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

27. „usługi transgraniczne” oznaczają usługi żeglugi powietrznej zapewniane w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą usługi, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium innego państwa członkowskiego;

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

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

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

32. „Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym” (EATMN) oznacza zbiór systemów, o których mowa w pkt 3.1 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139, umożliwiający zapewnianie usług żeglugi powietrznej w Unii, włącznie z interfejsami na granicach z państwami trzecimi;

33. „centralny plan ATM w Europie” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE¹⁵ z późniejszymi zmianami;

34. „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną, która to koncepcja została opisana przez ICAO i opiera się na podstawowej zasadzie stanowiącej, że przestrzeni powietrznej nie należy wyznaczać jako czysto cywilnej lub czysto wojskowej, ale powinno się ją traktować jako continuum, w którym wszystkie wymogi użytkowników należy w możliwym zakresie spełnić;

¹⁵ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

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

35b. „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na skuteczność działania i zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w stosownych przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji;

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

36. „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy przemieszczenia te wykonywane są zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzonej na mocy konwencji chicagowskiej;

37. „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych przez systemy i części składowe EATMN oraz procedury jej funkcjonowania dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania;

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

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

40. „państwowa władza nadzorująca” oznacza krajowy organ lub organy, którym państwo członkowskie powierzyło zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia;

41. „służby nawigacyjne” oznaczają urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;

42. „sytuacja kryzysowa w sieci” oznacza stan, w którym niemożliwe jest zapewnienie służb zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej na wymaganym poziomie i który prowadzi do znacznego zmniejszenia przepustowości sieci, lub stan znacznego zachwiania równowagi między przepustowością sieci a zapotrzebowaniem, lub poważne zakłócenie przepływu informacji lub naruszenie ich integralności w co najmniej jednej części sieci w wyniku nadzwyczajnej lub nieprzewidzianej sytuacji;
43. „menedżer sieci” oznacza podmiot, któremu powierzono czynności niezbędne do umożliwienia realizacji funkcji sieciowych, o których mowa w art. 26, zgodnie z art. 27;
- 43a. „plan operacyjny sieci (NOP)” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego służący realizacji na szczeblu operacyjnym celów funkcji sieciowych oraz przyczyniający się do celów w zakresie skuteczności działania;
- 43b. „plan strategiczny sieci (NSP)” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego określający kierunek długoterminowego rozwoju sieci;
- 43c. „operacyjny ruch lotniczy” oznacza wszystkie loty, które nie są zgodne z przepisami ogólnego ruchu lotniczego i w odniesieniu do których zasady i procedury zostały określone przez właściwe organy krajowe;
44. „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do celów operacyjnych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i inne zaangażowane strony;
- 44a. „strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają podmioty cywilne i wojskowe: użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorów portów lotniczych;
45. „plan skuteczności działania” oznacza plan mający na celu poprawę skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
46. „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
47. „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;

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

49. „faza wdrożenia SESAR” oznacza kolejne etapy industrializacji i wdrażania, podczas których prowadzi się działania takie jak: normalizacja, produkcja i certyfikacja sprzętu naziemnego i pokładowego oraz procesów niezbędnych do wdrożenia rozwiązań SESAR (industrializacja); oraz udzielanie zamówień, instalacja i wprowadzenie do użytku sprzętu i systemów opartych na rozwiązaniach SESAR, co obejmuje powiązane procedury operacyjne (wprowadzanie);

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 2a

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

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

ROZDZIAŁ II

PAŃSTWOWE WŁADZE NADZORUJĄCE

Artykuł 3

Państwowe władze nadzorujące – nominacja, utworzenie i wymogi

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub tworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na podstawie niniejszego rozporządzenia.
2. Państwowa władza nadzorująca sprawuje swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto oraz jest w tym celu odpowiednio zorganizowana, obsadzona personelem, zarządzana i finansowana.
3. Państwowa władza nadzorująca zachowuje niezależność od wszelkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym, w szczególności poprzez unikanie konfliktu interesów z tymi instytucjami. Niezależność ta nie oznacza, że ta władza i te instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie mogą być częścią tej samej służby publicznej, organu publicznego lub administracji.

4. Państwa członkowskie mogą powoływać władze właściwe dla kilku sektorów podlegających regulacji lub kilku obszarów regulacji w sektorze transportu, pod warunkiem że te zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym artykule. Państwowa władza nadzorująca może zostać włączona do struktury organizacyjnej innego krajowego organu publicznego, w szczególności organu ochrony konkurencji, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003¹⁶, właściwego organu krajowego lub w stosownych przypadkach krajowego organu odpowiedzialnego za transport, pod warunkiem że ustanowiony w ten sposób wspólny organ spełnia wymogi w zakresie niezależności określone w niniejszym artykule.

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

Artykuł 4

Zadania państwowych władz nadzorujących

1. Państwowa władza nadzorująca realizuje zadania przydzielone jej na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie, w szczególności:

- (a) weryfikuje zgodność z wymogami bezpieczeństwa narodowego i obronności i przestrzeganie tych wymogów przez instytucje zapewniające służby, o których to wymogach mowa w art. 7 ust. 1a lit. b) i art. 8 ust. 4 lit. d);
- c) ocenia i zatwierdza cennik za świadczenie centralnych usług informacyjnych, zgodnie z art. 9;
- d) przygotowuje projekt planu skuteczności działania, w tym ustala kryteria podziału kosztów i parametry docelowe skuteczności działania, monitoruje systemy skuteczności działania i systemy opłat, jak określono w art. 10–13b, art. 17 i art. 19–22 i w ich granicach oraz w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 18 i 23;

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

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

3. Każda państwowa władza nadzorująca, współpracując z właściwym organem krajowym, jeśli jest to inny podmiot, przeprowadza niezbędne działania monitorujące, w tym w stosownych przypadkach inspekcje, i audyty mające na celu stwierdzenie, czy ze strony podmiotów objętych ich nadzorem na podstawie niniejszego rozporządzenia doszło do niespełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie. W przypadku niespełniania wymogów państwowe władze nadzorujące podejmują decyzję w sprawie środków naprawczych i egzekwują te środki.

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

Artykuł 5

Współpraca między państwowymi władzami nadzorującymi

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

3. W przypadku zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności przynajmniej dwóch państw członkowskich, w szczególności w odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie zawierają, w razie potrzeby, porozumienie w sprawie nadzoru, który mają sprawować – one lub ich władze – na podstawie niniejszego rozporządzenia nad odpowiednimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

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

5. W przypadkach gdy jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, państwowe władze nadzorujące mogą również zawierać porozumienia odnoszące się do podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

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

ROZDZIAŁ III

ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Artykuł 6

Zapewnianie służb przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

2. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7a i art. 8 ust. 4 niniejszego rozporządzenia podmiot spełniający wymogi ustanowione w art. 40 i art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie jest uprawniony do zapewniania użytkownikom przestrzeni powietrznej w obrębie Unii służb żeglugi powietrznej, na niedyskryminacyjnych warunkach.

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

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

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

1. Państwa członkowskie zagwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają indywidualnie lub grupowo przynajmniej jedną instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyznaczania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że instytucje te spełniają wymogi określone w niniejszym artykule.

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

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

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

2. Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego nie uzależnia się od warunków nakładających na te instytucje wymóg, aby:

- a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe wyznaczającego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
- b) posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego;
- c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w wyznaczającym państwie członkowskim, w przypadku gdy stosowanie takich warunków pociąga za sobą nieuzasadnione ograniczenie swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości.

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

4. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.

Artykuł 7a

Wyznaczenie instytucji zapewniających MET

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

Artykuł 7b

Związki między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej

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

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

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

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

Artykuł 8

Warunki dotyczące zapewniania CNS, AIS, ADS, MET i zapewniania służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania i kontrolą lotniska

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

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

1b. Państwa członkowskie mogą zezwolić operatorom portów lotniczych lub grupie operatorów portów lotniczych na zamawianie służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą lotniska lub służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania

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

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

- a) posiada certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, chyba że jest zwolniona z wymogu certyfikacji na podstawie art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji zapewniającej służby oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem przynajmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną; oraz
- d) instytucja zapewniająca służby spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.

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

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

Artykuł 9

Świadczenie centralnych usług informacyjnych

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

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

- a) spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności;
- b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji świadczącej usługi oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem przynajmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną.

3. Koszty, na których podstawie ustala się cenę centralnych usług informacyjnych, przedstawia się odrębnie od rozliczeń dotyczących wszelkich innych rodzajów działalności danego podmiotu i udostępnia się zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej.

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

4. Cena ustalana przez instytucję świadczącą centralne usługi informacyjne podlega ocenie i zatwierdzeniu przez zainteresowaną państwową władzę nadzorującą. Cenę takich usług podaje się do wiadomości publicznej.

5. Dane niezbędne do bezpiecznego eksploataowania bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej U-space udostępniane są przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na niedyskryminacyjnych zasadach, bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego, porządku publicznego i polityki obronnej. Instytucje świadczące centralne usługi informacyjne wykorzystują te dane wyłącznie do celów operacyjnych związanych ze świadczonymi przez nie usługami.

Ceny za dostęp do tych danych opierają się na dodatkowych kosztach ich udostępniania oraz kosztach generowania danych, w przypadku gdy ten drugi rodzaj kosztów nie jest objęty art. 20 i o ile państwa członkowskie nie wykorzystują innych zasobów finansowych w celu pokrycia takich kosztów.

Artykuł 9a

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

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

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

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

Artykuł 9b

Organ weryfikujący skuteczność działania

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

2. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o wyznaczeniu organu weryfikującego skuteczność działania na podstawie ust. 1, przyjmuje ona zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, szczegółowe zasady dotyczące w szczególności okresu, na który wyznacza się organ weryfikujący skuteczność działania, składu tego organu, procedur wyboru i mianowania członków organu oraz okresu ich kadencji, w tym w stosownych przypadkach przewodniczącego organu, dodatków, wydatków i wynagrodzenia członków organu, zadań organu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i w jego granicach, a także szczegółowych sposobów finansowania działań organu.

Artykuł 10

System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią stosuje się zgodnie z niniejszym artykułem oraz art. 11–18.
2. System skuteczności działania wdrażany jest w okresach odniesienia wynoszących co najmniej trzy lata i maksymalnie pięć lat. System skuteczności działania obejmuje:
 - a) parametry docelowe skuteczności działania w odniesieniu do trasowych służb żeglugi powietrznej obowiązujące na obszarze całej Unii w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej na każdy okres odniesienia;
 - b) plany skuteczności działania, zawierające wiążące parametry docelowe skuteczności działania i w stosownych przypadkach systemy zachęt w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a) na każdy okres odniesienia;
 - c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a), w świetle odpowiednich wskaźników bezpieczeństwa zdefiniowanych w koordynacji z Agencją.
3. Podstawą systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1 i 2, są:

- a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów lotnisk, państwowe władze nadzorujące, właściwe organy krajowe i inne organy krajowe, Agencję, menedżera sieci i Eurocontrol;
- b) kluczowe wskaźniki skuteczności działania na potrzeby ustalania docelowych parametrów w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w ust. 2 lit. a);
- c) wskaźniki do monitorowania skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w ust. 2 lit. a), i odpowiednie wskaźniki bezpieczeństwa zdefiniowane w koordynacji z Agencją;
- cc) metodyka obliczania wartości cząstkowych;
- d) zasady ustanawiania planów skuteczności działania i parametrów docelowych skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz zarządzania siecią, a także treść takich planów;
- e) ocena projektów planów skuteczności działania i docelowych parametrów dla służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią;
- f) monitorowanie planów skuteczności działania, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania dotyczących korekty planów skuteczności działania i parametrów docelowych oraz korekty ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia;
- g) w stosownych przypadkach – analiza porównawcza instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- h) systemy zachęt, obejmujące zarówno pozytywne, jak i zniechęcające bodźce finansowe stosowane w przypadkach, gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekroczy odpowiednie wiążące parametry docelowe skuteczności działania dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub nie osiągnie tych parametrów w okresie odniesienia, chyba że brak osiągnięcia parametrów lub ich przekroczenie wynika z przyczyn niezależnych od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
- i) mechanizmy podziału ryzyka w odniesieniu do ruchu i kosztów;
- j) harmonogram ustalania parametrów docelowych, oceny planów skuteczności działania i parametrów docelowych, monitorowania i analizy porównawczej;

- l) mechanizmy mające na celu reagowanie na nieprzewidziane i znaczące zdarzenia, które mają istotny wpływ na wdrażanie systemów skuteczności działania i opłat.
4. Przy ustalaniu parametrów docelowych skuteczności działania zawartych w planach skuteczności działania, przy przygotowywaniu i ocenie projektów planów skuteczności działania, w tym przy podziale kosztów między służby, a także przy monitorowaniu i analizie porównawczej skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzaniu siecią uwzględnia się wpływ uwarunkowań lokalnych, a także czynniki pozostające poza kontrolą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

Artykuł 11

Ustanowienie ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania

1. Zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3, i zgodnie z ust. 2–3 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w art. 10 ust. 2 lit. a), na każdy okres odniesienia, i określa czas trwania takiego okresu. W połączeniu z tymi ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania Komisja może określić uzupełniające wartości bazowe, progi alarmowe, wartości cząstkowe i grupy odniesienia, aby umożliwić ocenę i zatwierdzanie projektów planów skuteczności działania zgodnie z kryteriami, o których mowa w art. 13 ust. 3 i 3a, i zgodnie z art. 13a.
2. Ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania, o których mowa w ust. 1, określa się na podstawie następujących zasadniczych kryteriów:
 - a) powinny one dążyć do stopniowej poprawy wyników środowiskowych, operacyjnych i gospodarczych służb żeglugi powietrznej;
 - b) powinny być realistyczne i osiągalne w danym okresie odniesienia i umożliwiać skuteczne, zrównoważone i odporne zapewnianie służb żeglugi powietrznej, a jednocześnie powinny wspierać długoterminowe zmiany strukturalne i technologiczne;

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

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

Artykuł 13

Plany skuteczności działania i parametry docelowe skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej

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

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

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

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

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

W ramach przygotowania projektu planu skuteczności działania państwowa władza nadzorująca konsultuje się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, z władzami wojskowymi, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych, a także z właściwym organem krajowym w przypadku gdy państwowa władza nadzorująca i właściwy organ krajowy to dwa odrębne podmioty. Weryfikuje się zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

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

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

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

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

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

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

5. Przyjęte projekty planów skuteczności działania przedkłada się Komisji do oceny i zatwierdzenia zgodnie z art. 13a.

Artykuł 13a

Ocena parametrów docelowych skuteczności działania

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

Komisja może zezwolić na odchylenie parametrów docelowych skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej od ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania w odniesieniu do kluczowych obszarów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej lub przepustowości, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia spójności parametrów docelowych skuteczności działania dla tych służb z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego środowiska. Ponadto dopuszcza się odchylenia w celu umożliwienia zgodności z odpowiednimi wymogami bezpieczeństwa UE określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 13b

Monitorowanie skuteczności działania

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

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

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

2a. W przypadku nieosiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania zawartych w planach skuteczności działania lub nieprawidłowego wdrożenia planu skuteczności działania, państwowa władza nadzorująca ocenia, czy wynika to ze względów bezpieczeństwa lub z czynników zewnętrznych znajdujących się poza kontrolą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. W szczególności państwowa władza nadzorująca ocenia wpływ wszelkich szkodliwych skutków środków przyjętych w celu poprawy ogólnego funkcjonowania sieci na faktyczną skuteczność działania danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. W przypadku gdy niezadowalająca skuteczność działania nie może zostać uzasadniona względami bezpieczeństwa lub czynnikami zewnętrznymi, państwowa władza nadzorująca zobowiązuje instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego do wdrożenia środków naprawczych.

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

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

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

Artykuł 16

Plan skuteczności działania sieci

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

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

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

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

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

b) kompletność i spójność projektu planu skuteczności działania sieci pod względem danych i materiałów pomocniczych, w tym głównych przyjętych założeń i prognoz ruchu.

2b. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że projekt planu skuteczności działania sieci jest kompletny i przewiduje odpowiednią poprawę skuteczności działania, przyjmuje projekt planu skuteczności działania sieci jako plan ostateczny. W przeciwnym razie Komisja może zwrócić się do menedżera sieci o przedłożenie skorygowanego projektu planu skuteczności działania sieci.

Artykuł 17

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

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

W przypadku gdy po takiej korekcie parametry docelowe skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania przyjętych na podstawie art. 13a ust. 6 nie są już spójne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, państwa członkowskie dokonują korekty tych planów względem odnośnych parametrów docelowych skuteczności działania. Do korekty tych planów stosuje się art. 13 i 13a. Do celów niniejszego akapitu konsultacje, o których mowa w art. 13 ust. 2, mogą ograniczać się do tych parametrów docelowych skuteczności działania i tych części projektów planów skuteczności działania, na które korekta ta ma bezpośredni lub pośredni wpływ.

Po dokonaniu korekty, o której mowa w akapicie pierwszym, menedżer sieci sporządza nowy projekt planu skuteczności działania sieci. Do przyjęcia tego nowego planu stosuje się art. 16.

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

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

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

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

Artykuł 18

Wdrożenie systemu skuteczności działania

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

Artykuł 19

Zasady dotyczące systemu opłat

1. Bez uszczerbku dla możliwości finansowania przez państwa członkowskie zapewniania służb żeglugi powietrznej objętych niniejszym artykułem ze środków publicznych, opłaty za służby żeglugi powietrznej są ustalane, nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej i od nich egzekwowane zgodnie z art. 15 konwencji chicagowskiej i z niniejszym artykułem oraz z art. 20–22, a także z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 23. System opłat ustanowiony na mocy niniejszego artykułu oraz art. 20–22 jest spójny z systemem opłat trasowych ustanowionym przez Eurocontrol, w szczególności z zasadami Eurocontrolu dotyczącymi ustalania podstawy kosztowej opłat trasowych i obliczania stawek jednostkowych.
2. Opłaty oparte są na kosztach ponoszonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w odniesieniu do zapewniania służb i funkcji udostępnionych użytkownikom przestrzeni powietrznej lub na ich rzecz w stałych okresach odniesienia określonych w art. 10 ust. 2. Koszty te mogą obejmować uzasadniony zwrot z aktywów.
3. Opłaty przyczyniają się do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, służącego osiągnięciu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko.

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

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

Artykuł 20

Podstawy kosztowe opłat

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

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

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

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

c) koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi;

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

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

4. Ustalone koszty nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 42.

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

6. Wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego przekazują szczegółowe informacje na temat swojej podstawy kosztowej państwowej władzy nadzorującej i Komisji. W tym celu koszty przedstawia się w podziale na koszty personelu, koszty operacyjne inne niż koszty personelu, koszty amortyzacji, koszty kapitału, koszty, o których mowa w art. 20 ust. 3, oraz koszty nadzwyczajne.

Artykuł 21

Strefy pobierania opłat i stawki jednostkowe

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

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

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

Artykuł 22

Ustalanie opłat

1. Opłaty nakładane są – na niedyskryminacyjnych warunkach – na użytkowników przestrzeni powietrznej za zapewnianie służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem relatywnej zdolności eksploatacyjnej poszczególnych typów statków powietrznych. Przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość ani kategorie użytkowników.
2. Opłatę trasową za służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat trasowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla danej strefy pobierania opłat trasowych oraz liczby trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.
3. Opłatę terminalową za służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat terminalowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz liczby terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu. Do celów obliczania opłat terminalowych za służby żeglugi powietrznej podejście i odlot danego lotu liczy się jako jeden lot.
4. Dopuszczalne jest zwolnienie z opłat za służby żeglugi powietrznej niektórych użytkowników przestrzeni powietrznej lub niektórych lotów, w szczególności tych wykorzystujących lekkie statki powietrzne i państwowe statki powietrzne lub wykonywanych przez operatorów takich statków, pod warunkiem że kosztu tego zwolnienia nie przenosi się na innych użytkowników przestrzeni powietrznej.
5. Opłaty mogą być modulowane w taki sposób, aby zachęcić instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i użytkowników przestrzeni powietrznej do poprawy efektywności środowiskowej lub jakości usług, tj. stosowania najbardziej paliwooszczędnego przebiegu tras, zwiększenia wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych, zwiększenia przepustowości, ograniczenia opóźnień i zrównoważonego rozwoju, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa, w szczególności na potrzeby wdrażania centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Modulacja polega na rabatach lub dodatkowych obciążeniach finansowych i jest neutralna pod względem dochodów dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

5a. Komisja, w porozumieniu z państwami członkowskimi, instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego i użytkownikami przestrzeni powietrznej, przeprowadza studium wykonalności dotyczące wpływu modulacji opłat na ruch lotniczy i zainteresowane strony, w tym na tory lotu, przepustowość, skład floty i koszty użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również na mechanizmy zapewniające neutralność dochodów instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego. Studium to obejmuje również wkład tej modulacji w osiągnięcie celów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 1, oraz w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, z uwzględnieniem aspektów konkurencyjności, istniejących systemów zachęt i innych znanych alternatyw. Na podstawie tego studium Komisja może przyjąć wytyczne umożliwiające państwom członkowskim dobrowolne stosowanie modulacji opłat.

Artykuł 23

Wdrażanie systemu opłat

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

Artykuł 24

Przegląd zgodności z systemem skuteczności działania i systemem opłat

1. Komisja regularnie analizuje, czy państwa członkowskie, w szczególności państwowe władze nadzorujące, przestrzegają art. 10–17 i 19–22 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 18 i 23. Komisja działa w porozumieniu z organem weryfikującym skuteczność działania, jeżeli wyznaczono taki organ zgodnie z art. 9b, oraz z państwowymi władzami nadzorującymi.
2. W przypadku istnienia przesłanek niezgodności z przepisami, o których mowa w ust. 1, Komisja może wszcząć dochodzenie. Komisja kończy dochodzenie w terminie czterech miesięcy po wysłuchaniu zainteresowanego państwa członkowskiego i zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej.

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

Artykuł 25

Przejrzystość ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Niezależnie od systemu własności lub struktury prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej co roku sporządzają i publikują swoje sprawozdania finansowe. Są one zgodne z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi przez Unię. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej instytucja ta osiąga tę zgodność w maksymalnym możliwym zakresie. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej publikuje roczny raport i jest regularnie poddawana niezależnemu audytowi w odniesieniu do ksiąg rachunkowych, o których mowa w niniejszym ustępie.
2. Państwowe władze nadzorujące mają prawo dostępu do ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej nadzorowanych przez siebie instytucji. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyznaniu dostępu do tych ksiąg rachunkowych państwowym władzom nadzorującym innych państw członkowskich.
3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w swojej wewnętrznej księgowości, prowadzą odrębną rachunkowość w odniesieniu do każdej służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były realizowane przez odrębne przedsiębiorstwa, w celu uniknięcia dyskryminacji, finansowania skrośnego i zakłóceń konkurencji. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej prowadzi również oddzielną rachunkowość w odniesieniu do każdego rodzaju działalności, w przypadku gdy:
 - a) zapewnia służby żeglugi powietrznej zamówione zgodnie z art. 8 ust. 1 oraz służby żeglugi powietrznej nieobjęte tym przepisem;
 - b) zapewnia służby żeglugi powietrznej i prowadzi inną działalność jakiegokolwiek rodzaju, w tym świadczy centralne usługi informacyjne;

c) zapewnia służby żeglugi powietrznej w Unii i w państwach trzecich.

Ustalone i rzeczywiste koszty z tytułu służb żeglugi powietrznej dzieli się na kategorie kosztów zgodnie z art. 20 ust. 6 i podaje do wiadomości publicznej, z zastrzeżeniem ochrony informacji poufnych.

4. Dane finansowe dotyczące kosztów zgłaszane zgodnie z art. 19 ust. 6 oraz inne informacje istotne do obliczania stawek jednostkowych są badane lub weryfikowane przez państwową władzę nadzorującą lub podmiot niezależny od danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i zatwierdzane przez państwową władzę nadzorującą. Bez uszczerbku dla poufności informacji szczególnie chronionych wnioski z audytu podaje się do wiadomości publicznej.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE SIECIĄ

Artykuł 26

Funkcje sieciowe

1. Funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym wnoszą wkład w zrównoważone i wydajne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów. Zapewniają one również użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po zoptymalizowanych pod względem środowiskowym trajektoriach i profilach, jednocześnie umożliwiając sprawiedliwy i uzasadniony dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej i minimalizując zwiększenie natężenia ruchu. Funkcje sieciowe, wymienione w ust. 2, pomagają w niezakłóconym dostępie użytkowników przestrzeni powietrznej do służb żeglugi powietrznej, a także w osiągnięciu parametrów docelowych skuteczności działania, przy jednoczesnym wspieraniu inicjatyw na szczeblu regionalnym i lokalnym, i muszą opierać się na wymogach operacyjnych. Nie naruszają one zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną ani ich obowiązków związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym i kwestiami obronności.

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

2. Funkcje sieciowe, o których mowa w ust. 1, są następujące:

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

- c) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych.
- d) udostępnianie przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie z zobowiązaniami określonymi w NOP;
- e) zarządzanie w przypadku sytuacji kryzysowej w sieci;
- f) przypisywanie opóźnień ATFM;
- g) planowanie i wdrażanie działań dotyczących infrastruktury w europejskiej sieci ATM zgodnie z centralnym planem ATM w Europie.

3. Państwa członkowskie i wszystkie odpowiednie strony zaangażowane w działalność operacyjną realizują funkcje sieciowe przy wsparciu ze strony menedżera sieci, który wykonuje zadania określone w art. 27 ust. 4.

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

Artykuł 27

Menedżer sieci

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

2. Komisja wyznacza Eurocontrol lub inną bezstronną i kompetentną organizację do realizacji zadań menedżera sieci. W tym celu Komisja przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3. Decyzja ta reguluje warunki wyznaczenia, w tym warunki finansowania menedżera sieci, oraz szczegółowo określa konkretne zadania menedżera sieci zgodnie z niniejszym artykułem oraz art. 16 i 26 i w granicach tych artykułów oraz zgodnie z odpowiednimi aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 18 i art. 27 ust. 8 i w granicach tych aktów. Do wykazu zadań menedżera sieci dołącza się jasną specyfikację wymaganych usług i wyników, na podstawie których mierzy się skuteczność działania menedżera sieci, oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednie umowy zawierane między Komisją a menedżerem sieci, takie jak umowy o gwarantowanym poziomie usług.

3. Menedżer sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów, dbając o odpowiednie zarządzanie i zachowując niezależność. W przypadku gdy właściwy organ wyznaczony jako menedżer sieci pełni również funkcje regulacyjne, zapewnia się organizacyjne oddzielenie takich funkcji. W ramach wykonywania swoich zadań menedżer sieci uwzględnia potrzeby całej sieci ATM przy jednoczesnym zabezpieczeniu zdolności obronnych.

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

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

b) koordynowanie ATFM;

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

d) ułatwianie delegowania zapewniania służb ruchu lotniczego, jeżeli zostało to zatwierdzone przez zainteresowane państwo członkowskie, z uwzględnieniem niezbędnych umów dotyczących koordynacji ogólnego i operacyjnego ruchu lotniczego oraz potrzeby utrzymania odpowiedniej koordynacji w odpowiednich strukturach przestrzeni powietrznej;

da) przygotowanie NSP i ustanawianie NOP;

e) koordynowanie i wsparcie w zakresie udostępniania przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie z zobowiązaniami stron zaangażowanych w działalność operacyjną określonymi w NOP;

f) koordynacja i wsparcie w zarządzaniu sytuacjami kryzysowymi w sieci;

g) wsparcie przy przypisywaniu opóźnień ATFM, w tym proces dostosowań postoperacyjnych obejmujący instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, porty lotnicze i organy krajowe w celu rozwiązania kwestii związanych z pomiarem, klasyfikacją i przypisywaniem opóźnień ATFM;

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

i) monitorowanie funkcjonowania europejskiej infrastruktury sieci ATM.

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

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

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

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

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

- a) odpowiednich i regularnie prowadzonych konsultacjach ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, państwami członkowskimi oraz, w stosownych przypadkach, z Agencją i Komisją;
- b) szczegółowych ustaleniach roboczych dokonanych przez menedżera sieci wspólnie z, w szczególności, stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i państwami członkowskimi, a także procedurach operacyjnych ustanowionych przez menedżera sieci w celu uregulowania aspektów planistycznych i operacyjnych związanych z realizacją funkcji sieciowych.

Konsultacje, o których mowa w lit. a), i szczegółowe ustalenia robocze, o których mowa w lit. b), uwzględniają szczególne cechy i wymogi każdej funkcji sieciowej.

Wspólny proces decyzyjny ma na celu osiągnięcie konsensusu. W kwestiach dotyczących zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną wymagana jest zgoda zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich.

W przypadku gdy co najmniej jedna strona zaangażowana w działalność operacyjną kwestionuje środki związane z wykonywaniem zadań menedżera sieci, sprawę tę przekazuje się do rozstrzygnięcia Radzie ds. Zarządzania Siecią.

7b. Radę ds. Zarządzania Siecią ustanawia się w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8, w celu zapewnienia odpowiedniego zarządzania realizacją funkcji sieciowych.

Rada ds. Zarządzania Siecią odpowiada za zatwierdzanie lub akceptowanie środków podjętych lub proponowanych przez menedżera sieci w warunkach określonych w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8, za zatwierdzanie specyfikacji dotyczących konsultacji i szczegółowych ustaleń roboczych, o których mowa w ust. 7a lit. a) i b), za zatwierdzanie NOP i akceptowanie NSP przed jego zatwierdzeniem przez Komisję wraz z państwami członkowskimi, za monitorowanie wdrażania funkcji sieciowych oraz za wydawanie opinii lub zaleceń w konkretnych kwestiach.

Rada ds. Zarządzania Siecią składa się z przedstawicieli stron zaangażowanych w działalność operacyjną, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie, przedstawicieli Komisji, przedstawicieli menedżera sieci i przedstawicieli Eurocontrolu.

7c. Państwa członkowskie są w pełni angażowane w podejmowanie decyzji o znaczeniu strategicznym.

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

Artykuł 28

Przejrzystość ksiąg rachunkowych menedżera sieci

1. Rachunkowość finansowa menedżera sieci jest sporządzana i publikowana co roku. Rachunkowość ta jest zgodna z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi przez Unię. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, wynikającym ze statusu prawnego menedżera sieci, osiąga on tę zgodność w maksymalnym możliwym zakresie.
2. Menedżer sieci publikuje sprawozdanie roczne ze swojej działalności i jest regularnie poddawany niezależnemu audytowi.

Artykuł 30

Współpraca z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie zapewniają, aby zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.

ROZDZIAŁ V

PRZESTRZEŃ POWIETRZNA, INTEROPERACYJNOŚĆ I INNOWACJE TECHNOLOGICZNE

Artykuł 32

Elektroniczna informacja lotnicza

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

Artykuł 32a

Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej

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

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

Elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej

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

Koordinacja SESAR

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

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

Komisja wprowadza mechanizmy służące monitorowaniu skuteczności koordynacji SESAR.

Artykuł 35

Wspólne projekty

1. Komisja może organizować wspólne projekty w zależności od potrzeb zainteresowanych stron w zakresie synchronizacji, dotyczące wdrożenia zasadniczych zmian operacyjnych wskazanych w centralnym planie ATM w Europie charakteryzujące się odpowiednim stopniem zaawansowania w celu zapewnienia zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich z myślą o poprawie skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
2. Komisja może również ustanowić mechanizmy zarządzania wspólnymi projektami i ich realizacją. Wszystkie zainteresowane podmioty cywilne i wojskowe są angażowane w jak najszerszym zakresie w te mechanizmy i, o ile to możliwe i stosowne, odgrywają w nich kluczową rolę.
3. Wspólne projekty mogą kwalifikować się do finansowania unijnego w kontekście wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do decydowania o wykorzystaniu swoich zasobów finansowych, Komisja dokonuje niezależnej analizy kosztów i korzyści oraz przeprowadza odpowiednie konsultacje z państwami członkowskimi i właściwymi zainteresowanymi stronami zgodnie z art. 38, analizując ustalenie priorytetów i wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów.
4. Komisja ustanawia wspólne projekty i mechanizmy zarządzania, o których mowa w ust. 1 i 2, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 37 ust. 3.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 37

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „komitetem”, którego skład wchodzi po dwóch przedstawicieli każdego państwa członkowskiego i którym kieruje Komisja. Komitet zapewnia odpowiednie uwzględnienie interesów wszystkich kategorii użytkowników. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
4. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 38

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

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

2. Komisja ustanawia mechanizm na szczeblu Unii w celu konsultowania z odpowiednimi zainteresowanymi stronami kwestii związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia. W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji Komisji 98/500/WE. Do celów ust. 3 lit. e), jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca kwestii wojskowych, Komisja zasięga opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji Obrony oraz krajowych władz wojskowych.

3. Do celów ust. 1 i 2 zasięga się opinii przynajmniej następujących zainteresowanych stron zaangażowanych i niezaangażowanych w działalność operacyjną:

- a) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub reprezentujące je grupy;
- b) menedżer sieci;
- c) operatorzy portów lotniczych lub reprezentujące ich grupy;
- d) użytkownicy przestrzeni powietrznej lub reprezentujące ich grupy;
- f) przemysł wytwórczy;
- g) organizacje zawodowe reprezentujące personel;
- h) władze krajowe, w tym właściwe krajowe władze wojskowe;
- i) koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie;
- j) organizacje pozarządowe, których obszarem zainteresowania są lotnictwo lub ATM.

Artykuł 38a

Stosunki z zainteresowanymi stronami

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

Artykuł 39

Stosunki z państwami trzecimi

Unia i jej państwa członkowskie dążą do rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o państwa niebędące członkami Unii Europejskiej i wspierają takie rozszerzenie.

W tym celu podejmują one działania w ramach porozumień zawartych z sąsiadującymi państwami trzecimi w szczególności na obszarze Eurocontrol lub w regionie ICAO EUR w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o te państwa. Dążą też do współpracy z tymi państwami albo w kontekście umów w sprawie zapewniania transgranicznych służb z państwami trzecimi, w sprawie współpracy w zakresie modernizacji ATM, w sprawie funkcji sieciowych, albo w ramach umowy między Unią a Eurocontrollem ustanawiającej ogólne ramy ściślejszej współpracy, które służą wzmocnieniu paneuropejskiego wymiaru ATM.

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

Artykuł 40

Wsparcie ze strony innych organów

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

Artykuł 41

Poufność

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani właściwe organy krajowe, ani Komisja, ani organ weryfikujący skuteczność działania, ani menedżer sieci nie ujawniają informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów lub dochodów.

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa państwowych władz nadzorujących i Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków. W takim przypadku ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych odpowiednich zainteresowanych stron w zakresie ochrony ich szczególnie chronionych informacji handlowych.

3. Informacje i dane udostępniane na podstawie art. 13 ust. 3b, art. 13a ust. 6, art. 13b ust. 2, art. 25 ust. 3 i art. 25 ust. 4 lub zgłoszone zgodnie z art. 19 ust. 6, w szczególności dotyczące ustalonych kosztów i kosztów rzeczywistych wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, są podawane do wiadomości publicznej, z zastrzeżeniem ochrony interesów handlowych osób fizycznych lub prawnych, w tym własności intelektualnej, chyba że za ujawnieniem przemawia nadrzędny interes publiczny.

Artykuł 42

Kary

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

Artykuł 43

Ocena

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

Artykuł 44

Środki bezpieczeństwa

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, które są niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne:

- a) do nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony;
- b) na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku;
- c) na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne;
- d) do spełnienia międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego;
- e) w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

Artykuł 45

Uchylenie

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

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

Artykuł 46

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Art. 3 ust. 3 i art. 25 ust. 3 stosuje się od dnia *[UP: proszę wstawić datę – 72 miesiące po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*.

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

Art. 27 ust. 4 i art. 32 mają zastosowanie do menedżera sieci od dnia, w którym zacznie obowiązywać decyzja o jego mianowaniu, przyjęta zgodnie z art. 27 ust. 2.

Art. 42 stosuje się od dnia *[UP: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*. Środki przyjęte przez państwa członkowskie na podstawie tego artykułu stosuje się:

- *[UP: proszę wstawić datę – 72 miesiące po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* – w odniesieniu do naruszeń art. 3 ust. 3 i art. 25 ust. 3;
- rok po przyjęciu niniejszego rozporządzenia – w odniesieniu do naruszeń art. 10–24.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK II

Uchylone rozporządzenia z późniejszymi zmianami

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

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

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

Art. 2 pkt 12			Art. 2 pkt 17
–			Art. 2 pkt 18–20
Art. 2 pkt 13			Art. 2 pkt 16
Art. 2 pkt 13a			Art. 2 pkt 33
Art. 2 pkt 14			–
–			Art. 2 pkt 21
–			Art. 2 pkt 22
Art. 2 pkt 16			Art. 2 pkt 23
Art. 2 pkt 17			Art. 2 pkt 32
Art. 2 pkt 18			–
Art. 2 pkt 19			Art. 2 pkt 24
–			Art. 2 pkt 25 i 26
Art. 2 pkt 20			Art. 2 pkt 31
Art. 2 pkt 22			Art. 2 pkt 34
Art. 2 pkt 23			–
Art. 2 pkt 23a			Art. 2 pkt 35
–			Art. 2 pkt 35b i 35c
Art. 2 pkt 23b			Art. 2 pkt 15
Art. 2 pkt 24 i 25			–
Art. 2 pkt 26			Art. 2 pkt 36

Art. 2 pkt 27			–
Art. 2 pkt 28			Art. 2 pkt 37
Art. 2 pkt 29			Art. 2 pkt 38
–			Art. 2 pkt 39 i 40
Art. 2 pkt 30			Art. 2 pkt 41
–			Art. 2 pkt 42 i 43
–			Art. 2 pkt 43a–43c
Art. 2 pkt 31			Art. 2 pkt 44
–			Art. 2 pkt 44a
–			Art. 2 pkt 45
Art. 2 pkt 32			–
Art. 2 pkt 33			Art. 2 pkt 46
Art. 2 pkt 34			Art. 2 pkt 47
–			Art. 2 pkt 48–52
Art. 2 pkt 35 i 36			–
Art. 2 pkt 38			Art. 2 pkt 53
Art. 2 pkt 39			Art. 2 pkt 54
–			Art. 2 pkt 56

Art. 2 pkt 40			Art. 2 pkt 57
Art. 2 pkt 41			Art. 2 pkt 27
–			Art. 2 pkt 28–30
			Art. 2a
Art. 3			–
Art. 4 ust. 1			Art. 3 ust. 1
Art. 4 ust. 2			Art. 3 ust. 3
–			Art. 3 ust. 4
Art. 4 ust. 3			Art. 3 ust. 2
Art. 4 ust. 4			
–			
Art. 4 ust. 5			Art. 3 ust. 9
–			Art. 4–9
Art. 5 ust. 1			Art. 37 ust. 1
Art. 5 ust. 2			
Art. 5 ust. 3			Art. 37 ust. 3
–			Art. 37 ust. 4
Art. 5 ust. 4 i 5 oraz art. 6			–
Art. 7			Art. 39
Art. 8 ust. 1			Art. 40

Art. 8 ust. 2			–
–			Art. 41
Art. 9			Art. 42
Art. 10 ust. 1			Art. 38 ust. 1
Art. 10 ust. 2			Art. 38 ust. 2
Art. 10 ust. 3			Art. 38 ust. 3
–			Art. 38a
Art. 11 ust. 1 zdanie pierwsze oraz art. 11 ust. 3 lit. d) zdanie pierwsze i trzecie			Art. 10 ust. 1
Art. 11 ust. 1 lit. a)–c)			Art. 10 ust. 2
Art. 11 ust. 2			–
Art. 11 ust. 3 lit. a)			Art. 11
Art. 11 ust. 3 lit. b) i c)			Art. 13 ust. 1, 3, 3a i 3b
–			13 ust. 1a i 1b
11 ust. 3 lit. b			13 ust. 2
Art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy			13 ust. 5

Art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy			Art. 13a ust. 1
—			Art. 13a ust. 2
Art. 11 ust. 3 lit. a)			Art. 13a ust. 3
Art. 11 ust. 3 lit. c) akapity od drugiego do czwartego			Art. 13a ust. 4 i 5
—			Art. 13a ust. 6
Art. 11 ust. 3 lit. d) zdanie drugie			Art. 13b ust. 2
—			Art. 13b ust. 1 i 2a
Art. 11 ust. 3 lit. e)			Art. 13b ust. 3
—			Art. 16 i 17
Art. 11 ust. 4 lit. a)			Art. 10 ust. 3 lit. a)
—			Art. 10 ust. 3 lit. b)–d)
Art. 11 ust. 4 lit. b) i c)			—
Art. 11 ust. 4 lit. d)			Art. 10 ust. 3 lit. e)
Art. 11 ust. 4 lit. e)			Art. 10 ust. 3 lit. f)
—			Art. 10 ust. 3 lit. g)–k)

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

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

	Art. 8 ust. 1		Art. 7 ust. 1
	—		Art. 7 ust. 1 lit. b) i art. 7 ust. 1 akapit drugi lit. c) i d)
	Art. 8 ust. 2		Art. 7 ust. 2
			Art. 7 ust. 2 zdanie ostatnie
	Art. 8 ust. 3		Art. 7 ust. 3
	Art. 8 ust. 4 i 5		—
	Art. 8 ust. 6		Art. 7 ust. 4
	Art. 9		Art. 7a
	Art. 9a		Art. 2a
	Art. 9b		—
	Art. 10		Artykuł 7b
	—		Art. 9b–18
	Art. 11		Art. 30
	Art. 12 ust. 1		Art. 25 ust. 1
	Art. 12 ust. 2		Art. 25 ust. 1
	Art. 12 ust. 3		Art. 25 ust. 3
	—		Art. 25 ust. 4
	Art. 12 ust. 4		Art. 25 ust. 2
	—		Art. 26–28

	Art. 12 ust. 5		–
	Art. 13 ust. 1		Art. 9a ust. 1
	–		
	Art. 13 ust. 2		Art. 9a ust. 3
	Art. 13 ust. 3		Art. 9a ust. 4
	–		Art. 32a–34
	Art. 14		Art. 19 ust. 1
	Art. 15 ust. 1		Art. 19 ust. 2
	Art. 15 ust. 3 lit. f)		Art. 19 ust. 3
	–		Art. 19 ust. 5
	Art. 15 ust. 2 lit. a)		Art. 20 ust. 1 i 2
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie pierwsze		Art. 20 ust. 2
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie drugie		Art. 20 ust. 3
	Art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie trzecie		Art. 20 ust. 4
	Art. 15 ust. 2 lit. c)		–
	Art. 15 ust. 2 lit. d)		Art. 20 ust. 6

	Art. 15 ust. 2 lit. e)		Art. 20 ust. 5
	Art. 15 ust. 2 lit. f)		Art. 19 ust. 6 i art. 23
	Art. 15 ust. 3 lit. a)		Art. 22 ust. 1
	—		Art. 22 ust. 2, 3 i 5a
	Art. 15 ust. 3 lit. b)		Art. 22 ust. 4
	Art. 15 ust. 3 lit. c)		Art. 21 ust. 1
	—		Artykuł 21 ust. 1a i 2
	Art. 15 ust. 3 lit. d)		Art. 19 ust. 2
	Art. 15 ust. 3 lit. e)		Art. 20 ust. 2 i art. 22 ust. 1
	Art. 15 ust. 3 lit. f)		Art. 22 ust. 5
	Art. 15 ust. 4		Art. 23
	Art. 15a ust. 1 i ust. 3 zdanie pierwsze		Art. 35 ust. 1 i 4
	Art. 15a ust. 2		Art. 35 ust. 2 i 4
	Art. 15a ust. 3 zdania od drugiego do czwartego		Art. 35 ust. 3
	—		Art. 37–40
	Art. 15a ust. 3 zdanie piąte		—

	Art. 16 ust. 1		Art. 24 ust. 1
	Art. 16 ust. 2		Art. 24 ust. 2 i 3
	Art. 16 ust. 3		Art. 24 ust. 3
	Art. 17		–
	Art. 18 ust. 1		Art. 41 ust. 1
	Art. 18 ust. 2		Art. 41 ust. 2
	Art. 18 ust. 3		Art. 41 ust. 3
	–		Art. 42–45
	Art. 19		Art. 46
	Załącznik I		–
	Załącznik II		–
		Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1
		Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 1
		–	Art. 1 ust. 2 i 3
		Art. 1 ust. 3	Art. 1 ust. 4
		–	Art. 1 ust. 5 i 6 oraz art. 2–25
		Art. 1 ust. 4 i art. 3	–
		Art. 3a	Art. 32
		Art. 4 i 5	–
		Art. 6 ust. 1	Art. 26 ust. 1
			Art. 26 ust. 1a

		Art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	Art. 26 ust. 2
		—	Art. 26 ust. 3
		Art. 6 ust. 2 akapit drugi	Art. 26 ust. 4
		—	Art. 27 ust. 1
		Art. 6 ust. 2 akapit trzeci zdanie pierwsze	Art. 27 ust. 2
		Art. 6 ust. 2 akapit trzeci zdanie drugie i trzecie	Art. 27 ust. 3
		—	Art. 27 ust. 4–7c
		Art. 6 ust. 3	—
		Art. 6 ust. 4	Art. 27 ust. 8
		Art. 6 ust. 5	Art. 26 ust. 1a
		Art. 6 ust. 6	Art. 26 ust. 2 lit. b)

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