



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 22 iunie 2021
(OR. en)

9616/21

Dosare interinstituționale:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOCUMENT DE LUCRU

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	ST 9490/21 + COR1-5
Nr. doc. Csie:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Subiect:	Propunere modificată de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) – Abordare generală (3 iunie 2021)

În apendicele I, se pune la dispoziția delegațiilor abordarea generală a Consiliului referitoare la propunerea sus-menționată și la anexele acesteia, adoptată de Consiliu în cadrul celei de a 3798-a reuniuni a sale organizate la 3 iunie 2021.

2013/0186 (COD)

Propunere modificată de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind punerea în aplicare a Cerului unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

- (1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului³, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁴ și Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ au fost modificate în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivelor regulamente.

³ Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

⁴ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

⁵ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

- (2) Prin adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliu a primului pachet din legislația privind Cerul unic european, respectiv Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁶, s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur. Prin adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, inițiativa privind Cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de performanță și de administrator de rețea în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței rețelei europene de management al traficului aerian. Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului⁸, deoarece normele necesare pentru interoperabilitatea sistemelor, componentelor și procedurilor ATM au fost încorporate în acest din urmă regulament.
- (3) Pentru a se ține seama de modificările introduse în Regulamentul (UE) 2018/1139, este necesar să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (UE) 2018/1139 și, în paralel, să se modifice acesta din urmă.
- (4) La articolul 1 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă, statele contractante recunosc că „fiecare stat deține suveranitatea totală și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale Uniunii, sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.

⁶ Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

⁷ Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european (JO L 300, 14.11.2009, p. 34).

⁸ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

- (4a) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și responsabilităților statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago.
- (5) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită operarea în condiții de siguranță, în mod regulat și durabil a serviciilor de transport aerian, optimizând utilizarea spațiului aerian și capacitățile, contribuind la durabilitatea aviației și facilitând libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor.
- (6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și a serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, statele membre ar trebui să respecte principiile „culturii juste”. Ar trebui avute în vedere și luate în considerare avizele și recomandările Grupului de experți pentru dimensiunea umană⁹ a Cerului unic european.
- (7) Îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu a ATM contribuie, de asemenea, la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris, ale Comunicării Comisiei privind Pactul verde european, ale Concluziilor Consiliului privind Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și ale Agendei digitale pentru Europa, îndeosebi prin reducerea emisiilor generate de sectorul aviației.
- (7a) Spațiul aerian este o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată în mod flexibil de către toți, asigurând echitatea și transparența și luând în considerare, totodată, nevoile în materie de securitate și de apărare ale statelor membre și angajamentele acestora în cadrul organizațiilor internaționale.
- (8) În 2004, statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de Cerul unic european¹⁰, care a fost ulterior reiterată. Conform declarației respective, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care toate statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele managementului traficului aerian.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ A se vedea JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

- (9) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența Uniunii în temeiul articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (9a) Statele membre, împreună cu țări terțe, după caz, pot înființa blocuri funcționale de spațiu aerian pentru a dezvolta o mai bună cooperare și coordonare în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european și a unui impact redus asupra mediului.
- (10) Statele membre ar trebui să numească o autoritate națională de supervizare care să își asume sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament. Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de supervizare suficientă independență și suficiente resurse. În special, finanțarea acestor autorități ar trebui să le garanteze independența și să le permită să funcționeze conform principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității. Personalul autorităților naționale de supervizare ar trebui să acționeze independent, îndeosebi evitând conflictele de interese dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor sale. Acest lucru nu ar trebui să împiedice o autoritate națională de supervizare să facă parte dintr-o autoritate de reglementare în a cărei sferă de competență intră mai multe sectoare reglementate, dacă respectiva autoritate națională de reglementare îndeplinește cerințele de independență, și nici să aibă o structură organizațională comună în special cu autoritatea competentă desemnată în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 sau cu autoritatea națională de concurență.
- (11)
- (12) Autoritățile naționale de supervizare au un rol cheie în punerea în aplicare a Cerului unic european și, prin urmare, ar trebui să coopereze unele cu altele pentru a permite schimbul de informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe care le aplică în procesul de luare a deciziilor, de bune practici și de proceduri, precum și de informații cu privire la aplicarea prezentului regulament și pentru a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.
- (13)

- (14) Un furnizor de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată oferi servicii în Uniune în condiții nediscriminatorii în cazul în care deține un certificat sau o declarație în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (14a) În temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139, regulamentul respectiv, inclusiv cerințele de certificare prevăzute la articolul 41 din respectivul regulament nu se aplică ATM/ANS care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare. În consecință, statele membre ar trebui să fie, de asemenea, autorizate să permită furnizarea de astfel de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta aflat sub responsabilitatea acestora fără certificare și/sau aplicarea integrală sau parțială a prezentului regulament. În astfel de cazuri, statul membru în cauză ar putea avea capacitatea în special să desemneze furnizorii militari de servicii în cauză pentru furnizarea de servicii de trafic aerian sau servicii meteorologice (MET) în conformitate cu prezentul regulament.
- (14b) Prezentul regulament nu prevede obligația certificării semnalelor furnizate de sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS).
- (15) Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii echivalente de navigație aeriană.
- (16) Serviciile de trafic aerian ar trebui să fie furnizate în exclusivitate. Furnizorii de astfel de servicii ar trebui să facă obiectul desemnării și al unor cerințe de interes public, în special în ceea ce privește securitatea și apărarea națională, precum și sediul principal de activitate și structura lor de proprietate. În această privință, ar trebui luat în considerare faptul că furnizarea de servicii de trafic aerian, astfel cum este prevăzută de prezentul regulament, este legată de exercitarea competențelor unei autorități publice, care nu au un caracter economic și prin urmare nu li se aplică normele din tratat privind concurența.
- (16a) Statele membre ar trebui să se asigure că desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu este împiedicată de dreptul lor intern în special pentru motivul că furnizorul de servicii în cauză are sediul principal de activitate în alt stat membru sau este deținut de resortisanți ai respectivului stat membru în cazul în care aplicarea unei astfel de dispoziții de drept intern conduce la o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire, care ar trebui evaluate de la caz la caz ținând seama de toate circumstanțele relevante.

- (16b) Pe baza analizei lor a considerentelor legate de siguranță, statele membre ar trebui să fie în măsură să desemneze în exclusivitate unul sau mai mulți furnizori de servicii MET cu privire la întreg spațiul aerian sau la o parte din acesta care se află în responsabilitatea lor, fără a fi nevoie să organizeze o licitație.
- (16c) Cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană este un instrument important de îmbunătățire a performanței globale a sistemului european de management al traficului aerian și ar trebui încurajată.
- (17) Pe baza analizei lor a considerentelor legate de siguranță, statele membre pot permite furnizorilor de servicii de trafic aerian, operatorilor de aeroporturi sau unui grup de operatori de aeroporturi să achiziționeze servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere (CNS), servicii de informare aeronautică (AIS), servicii de date de trafic aerian (ADS), servicii meteorologice (MET), cu excepția cazului în care un singur furnizor de servicii MET este desemnat de statul membru în cauză, sau servicii de trafic aerian în zonele terminale pentru controlul de aerodrom și de apropiere. Posibilitatea de a recurge la astfel de achiziții ar putea oferi mai multă flexibilitate și promova inovarea la nivelul serviciilor, fără a afecta nevoile de siguranță și specifice, inclusiv ale forțelor militare, în ceea ce privește confidențialitatea, interoperabilitatea, reziliența sistemului, accesul la date și securitatea ATM.
- (18) Ar trebui ca, în cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian sau servicii MET pentru controlul de aerodrom și de apropiere, ele să nu facă obiectul sistemului de performanță prevăzut în prezentul regulament.
- (19)
- (20) Atunci când este cazul, achiziția de servicii de navigație aeriană ar trebui efectuată în conformitate cu Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹, cu Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹², cu excepția cazului în care se prevede altfel în temeiul prezentului regulament, și cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile ale tratatului, în special normele din tratat privind libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire.

¹¹ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

¹² Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

- (21) Managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord necesită disponibilitatea unor servicii de informații comune (CIS). Pentru a limita costurile unui astfel de management al traficului, prețurile pentru CIS, furnizate în exclusivitate, ar trebui să se bazeze pe costuri și un adaos rezonabil în vederea obținerii unui profit și ar trebui să facă obiectul aprobării de către autoritățile naționale de supervizare. Pentru ca serviciul să poată fi furnizat, ar trebui să li se dea acces furnizorilor de servicii CIS la datele operaționale relevante, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii.
- (21a) Disponibilitatea datelor operaționale relevante în ceea ce privește traficul aerian general este esențială pentru a face posibilă furnizarea flexibilă a serviciilor de date de trafic aerian, la nivel transfrontalier și la nivelul Uniunii. Prin urmare, astfel de date ar trebui să fie puse la dispoziția părților interesate relevante, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. Acuratețea informațiilor, inclusiv cu privire la statutul spațiului aerian și la cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari au un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor, inclusiv a eficienței de mediu a zborurilor. Accesul la timp la informații actualizate referitoare la spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când își depun sau își modifică planurile de zbor.
- (22) Sistemele de performanță și de tarificare ar trebui să asigure funcționarea eficientă, durabilă și continuă a sistemului ATM european și sunt, de asemenea, menite să facă mai eficiente din punctul de vedere al costurilor serviciile de navigație aeriană furnizate în alte condiții decât condițiile de piață și să promoveze o calitate mai bună a serviciilor. În acest scop, ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Având în vedere acest obiectiv, sistemul de performanță ar trebui să nu vizeze serviciile achiziționate în conformitate cu prezentul regulament. Sistemul de performanță ar trebui să cuprindă toate serviciile de navigație aeriană pe care un furnizor de servicii de trafic aerian desemnat le furnizează sau le achiziționează de la alți furnizori de servicii, inclusiv atunci când furnizorul respectiv de servicii furnizează servicii de navigație aeriană și servicii de trafic aerian.
- (22a) Un organism de evaluare a performanței (PRB) ar putea fi desemnat pentru a oferi consiliere și asistență Comisiei, precum și autorităților naționale de supervizare în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarificare.

(23)

(24)

- (25) Date fiind dimensiunile transfrontaliere și de rețea inerente furnizării de servicii de navigație aeriană, performanța de rută ar trebui evaluată în raport cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.
- (25a) Având în vedere că statele membre și autoritățile lor naționale de supervizare cunosc circumstanțele locale, ele ar trebui să fie responsabile cu pregătirea și adoptarea proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță. Aceste planuri ar trebui să se bazeze în special pe contribuțiile furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian desemnat (desemnați) în ceea ce privește toate serviciile de navigație aeriană pe care acești furnizori de servicii le furnizează sau le achiziționează. Comisia ar trebui să fie responsabilă cu evaluarea acestor planuri. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui, de asemenea, să fie responsabile cu monitorizarea performanței furnizorilor de servicii de trafic aerian și cu impunerea de măsuri corective, după caz.
- (26) Proiectele de planuri de performanță ar trebui să conțină obiective de performanță de rută coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, precum și obiective de performanță terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității, ținând seama totodată de circumstanțele locale și interdependențele între domeniile-cheie de performanță și siguranță, și să respecte anumite criterii calitative, astfel încât să se asigure pe cât posibil că obiectivele stabilite sunt îndeplinite efectiv.
- (27) Performanța rețelei ar trebui să facă obiectul unor criterii specifice, având în vedere natura particulară a funcțiilor de rețea. Rețeaua ar trebui să facă obiectul unor obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.
- (28) Sistemul de tarifyare ar trebui să se bazeze pe principiul că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să plătească pentru costurile ocazionate de furnizarea serviciilor care sunt puse la dispoziția acestora sau sunt în folosul acestora care nu sunt acoperite în alt mod. Costurile ocazionate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană de către autoritățile naționale ale statelor membre, inclusiv autoritățile naționale competente și autoritățile naționale de supervizare, precum și Eurocontrolul și administratorul de rețea pot fi incluse în costurile determinate eligibile pentru a fi imputate utilizatorilor spațiului aerian. Tarifele ar trebui să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și ar trebui să sprijine reducerea impactului aviației asupra mediului.

- (29) Statele membre ar trebui să fie autorizate să prevadă modularea tarifelor în vederea îmbunătățirii performanței de mediu și a calității serviciilor, îndeosebi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității și reducerea întârzierilor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Comisia ar trebui să desfășoare un studiu de fezabilitate privind impactul modulării tarifelor asupra traficului aerian și a părților interesate, precum și privind contribuția acestei modulări la îndeplinirea obiectivelor Cerului unic european.
- (30)
- (30a) Ar trebui instituite mecanisme precum prelungirea, suspendarea unei perioade de referință în curs sau adaptarea obiectivelor de performanță pe parcursul unei perioade de referință pentru a gestiona evenimente neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare, în cazul cărora se poate observa o deviere semnificativă de la previziunile în materie de trafic.
- (30b) Fără a aduce atingere procedurii prevăzute la articolul 258 din TFUE, Comisia ar trebui să examineze îndeplinirea de către statele membre a cerințelor prevăzute în sistemele de performanță și de tarificare și, după caz, poate emite un aviz cu privire la îndeplinirea sau neîndeplinirea acestor cerințe.
- (31) Ar trebui să se prevadă dispoziții referitoare la transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ca mijloc de prevenire a subvenționării încrucișate și a denaturărilor rezultante.
- (32) Funcțiile rețelei ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și să sprijine atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să faciliteze utilizarea durabilă, eficientă și optimă pentru mediu a spațiului aerian și a resurselor limitate, să țină cont de nevoile operaționale la instalarea infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian și să ofere suport în caz de crize în rețea.

- (32a) O serie de funcții de rețea, cum ar fi managementul fluxului de trafic aerian, trebuie coordonate la nivel central de către un singur organism în sprijinul acțiunilor întreprinse de statele membre și de părțile interesate operaționale relevante. Prin urmare, o serie de sarcini care contribuie la executarea acestor funcții ar trebui să fie îndeplinite de un administrator de rețea, ale cărui acțiuni ar trebui să implice toate părțile interesate operaționale în cauză. Sarcinile specifice ale administratorului de rețea ar trebui să fie stabilite în prezentul regulament. Administratorul de rețea ar trebui numit de Comisie. Comisia ar trebui să numească Eurocontrolul, având în vedere experiența vastă a acestei organizații în domeniul aviației, sau un alt organism imparțial și competent în materie, în vederea îndeplinirii acestor sarcini.
- (33) Părțile interesate operaționale, care trebuie să pună în aplicare funcțiile de rețea la nivel local și operațional, precum și statele membre ar trebui să fie implicate pe deplin în punerea în aplicare a acestor funcții și în procesul decizional. În consecință, administratorul de rețea ar trebui să acționeze printr-un proces decizional în cooperare, bazat în principal pe consultarea părților interesate operaționale și a statelor membre și pe modalități de lucru și procese de operare detaliate. Într-un astfel de proces decizional în cooperare ar trebui să prevaleze interesul rețelei în cea mai mare măsură posibilă, fără a aduce atingere nevoilor în materie de securitate și apărare, și ar trebui să fie de așa natură încât să se rezolve problemele și să se ajungă la un consens ori de câte ori este posibil. De asemenea, pentru a asigura o guvernare adecvată în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea, ar trebui instituit un consiliu de administrare a rețelei, care să asigure o reprezentare adecvată a intereselor tuturor părților implicate în punerea în aplicare a acestor funcții. Fără a aduce atingere consultării consiliului de administrare a rețelei cu privire la decizii de reglementare sau strategice precum aprobarea planului strategic al rețelei, măsurile adoptate prin procesul decizional în cooperare și de către consiliul de administrare a rețelei ar trebui să fie de natură tehnică sau operațională, asigurând funcționarea zilnică a rețelei în conformitate cu obiectivele prezentului regulament. Competențele decizionale ale administratorului de rețea și ale consiliului de administrare a rețelei, precum și domeniul de aplicare al procesului decizional în cooperare ar trebui să fie clar definite. Actele adoptate în cadrul funcțiilor de rețea ar trebui să fie supuse controlului judiciar adecvat, în conformitate cu condițiile prevăzute în tratat.

(34)

(35)

(36) Furnizarea de informații aeronautice complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian al Uniunii și posibilitățile de a circula în cadrul acestuia. Accesul la aceste date ar trebui înlesnit cu ajutorul unei infrastructuri informaționale corespunzătoare.

(37) Utilizarea în condiții de siguranță și eficiență a spațiului aerian se poate realiza numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, care se bazează, în practică, în principal pe conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și pe o coordonare civil-militară eficace, astfel cum a fost stabilită de OACI. În vederea asigurării aplicării uniforme a acestui concept, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre asupra spațiului lor aerian.

(38) Proiectul SESAR urmărește să facă posibilă dezvoltarea sigură, eficientă și durabilă din punctul de vedere al mediului a transportului aerian, prin modernizarea sistemului ATM european și mondial. Pentru a contribui la eficacitatea deplină a acestui proiect, ar trebui asigurată o coordonare adecvată între fazele sale. Planul general european ATM ar trebui să fie rezultatul fazei de definire a SESAR și ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.

(39) Conceptul de proiecte comune ar trebui să urmărească punerea în aplicare, în timp util și în mod coordonat și sincronizat, a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM, care au impact asupra întregii rețele. Comisia ar trebui să fie însărcinată cu efectuarea unei analize cost-beneficiu cu privire la finanțare, în vederea accelerării punerii în practică a proiectului SESAR.

(40) Respectarea cerințelor privind sistemele și componentele ATM instituite prin Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să asigure interoperabilitatea respectivelor sisteme și componente, în beneficiul Cerului unic european.

(41)

- (42) Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, îndeosebi în ceea ce privește desemnarea PRB, punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifyare, inclusiv cu privire la stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, criteriile și procedurile de evaluare a proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian și ale administratorului de rețea, evaluarea și aprobarea planurilor de performanță, monitorizarea performanței, normele privind furnizarea de informații referitoare la costuri și tarifyare, elementele constitutive ale bazei de cost a tarifyelor și stabilirea acesteia, precum și stabilirea ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, normele privind executarea funcțiilor de rețea, privind numirea administratorului de rețea și condițiile numirii sale, precum și sarcinile administratorului de rețea, privind consiliul de administrare a rețelei, privind procesul decizional în cooperare și mecanismele de guvernare a rețelei cerințele privind disponibilitatea datelor operaționale, aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, stabilirea proiectelor comune și mecanismele de guvernare aplicabile acestora. Respectivle competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹³. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu ar trebui să adopte proiectul de act de punere în aplicare.
- (43) Organizațiile de personal sociale și profesionale ar trebui să fie consultate cu privire la toate măsurile propuse care au importante implicații sociale, tehnologice și legate de dimensiunea umană sau de performanță. La nivelul Uniunii, ar trebui consultate, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei¹⁴, și Grupul de experți pentru dimensiunea umană.
- (44) Penalitățile prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament ar trebui să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare, fără să diminueze siguranța.

¹³ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

¹⁴ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

(44b) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice aplicarea de către statele membre a măsurilor necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Mai mult, nu afectează competența statelor membre de a adopta dispoziții privind organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate dispun de suficient spațiu aerian pentru desfășurarea adecvată a unor activități de formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.

(45)

(46) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume punerea în aplicare a Cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre, ci, dată fiind anvergura transnațională a acestei acțiuni, poate fi mai bine atins la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Conform principiului proporționalității prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește normele pentru crearea și buna funcționare a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general din Europa, în vederea satisfacerii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.

(2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 44. Prezentul regulament nu vizează operațiunile militare și instruirea militară. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru a identifica și a aborda impactul potențial al aplicării prezentului regulament asupra activităților militare.

(3) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere drepturilor și îndatoririlor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”). În acest context, prezentul regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine statele membre în îndeplinirea obligațiilor lor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.

(4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de control de aerodrom” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom;
2. „serviciu de informare aeronautică” înseamnă un serviciu, stabilit într-o zonă de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;
- 2a. „agenție” înseamnă Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației instituită prin Regulamentul (UE) 2018/1139;
3. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;
4. „servicii de navigație aeriană” (ANS) înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS);
5. „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:
 - (a) de a preveni coliziunile:
 - (i) între aeronave;

- (ii) pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole;
 - (b) de a accelera și de a menține un flux ordonat al traficului aerian;
6. „servicii de date de trafic aerian” înseamnă servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri de control al traficului aerian și de management al traficului aerian;
8. „management al fluxului de trafic aerian (ATFM)” înseamnă o funcție stabilită în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;
9. „management al traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;
10. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare a zborurilor, servicii de alarmare, servicii consultative de trafic aerian și servicii ATC (servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom);
11. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană;
12. „management al spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a utiliza în mod optim spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;
13. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian;

14. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatare conform normelor de trafic aerian;
15. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform necesităților;
16. „serviciu de control de apropiere” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă;
17. „serviciu de control regional” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control;
18. „valoare de referință” înseamnă o valoare definită în scopul de a stabili obiectivele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;
19. „grup-standard” înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian care dispun de un mediu economic și operațional similar;
20. „valoare obținută prin defalcare” înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea unui obiectiv de performanță stabilit la nivelul Uniunii la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian și care servește drept referință pentru a evalua dacă obiectivul de performanță stabilit în proiectul de plan de performanță corespunde cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii;
21. „certificat” înseamnă un certificat astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2018/1139;
22. „serviciu de informații comune (CIS)” înseamnă un serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;
23. „servicii de comunicații” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC;
24. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

25. „regiune de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului;
26. „proces decizional în cooperare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz, și al cărui scop este ajungerea la un consens;
27. „servicii transfrontaliere” înseamnă serviciile de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru;
28. „declarație” înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o declarație definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139;
30. „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;
31. „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;
32. „rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN)” înseamnă ansamblul de sisteme prevăzute la punctul 3.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139, care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniune, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;
33. „Planul general european ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului¹⁵, astfel cum a fost modificat ulterior;
34. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea OACI, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui desemnat ca fiind strict fie spațiu aerian civil, fie militar, ci ar trebui considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului;

¹⁵ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

35. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

35b. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

35c. „proiectarea procedurilor de zbor” înseamnă toate sarcinile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental;

36. „trafic aerian general” înseamnă toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago;

37. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficientă a EATMN;

38. „servicii meteorologice aeronautice (MET)” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;

39. „autoritate națională competentă” înseamnă entitățile definite la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;

40. „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat sarcinile prevăzute în prezentul regulament;

41. „servicii de navigație” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

42. „criză în rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian și/sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații sau a integrității informațiilor într-una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

43. „administrator de rețea” înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate la articolul 26, în conformitate cu articolul 27;

43a. „plan de administrare a rețelei” (*Network Operations Plan – NOP*) înseamnă un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în cooperare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță;

43b. „plan strategic al rețelei” (*Network Strategy Plan – NSP*) înseamnă un plan stabilit prin procesul decizional în cooperare care orientează dezvoltarea pe termen lung a rețelei;

43c. „trafic aerian operațional” înseamnă toate zborurile care nu respectă dispozițiile stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri;

44. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate fazele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;

44a. „părți interesate operaționale” înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană, precum și operatorii aeroportuari;

45. „plan de performanță” înseamnă un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;

46. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem;

47. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general în funcție de necesități pentru furnizarea de servicii ATC;

48. „faza de definire a SESAR” înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de punere în practică;
49. „faza de punere în practică a SESAR” înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializare), precum și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);
50. „faza de dezvoltare a SESAR” înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;
51. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;
52. „soluție SESAR” înseamnă un rezultat ce poate fi pus în practică al fazei de dezvoltare a proiectului SESAR care introduce proceduri sau tehnologii operaționale standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;
53. „servicii de supraveghere” înseamnă infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru a se asigura separarea în condiții de siguranță;
54. „sistem” înseamnă totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor;
56. „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;

57. „modernizare” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem.

Articolul 2a

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre pot înființa un bloc funcțional de spațiu aerian pentru a dezvolta o mai bună cooperare și coordonare în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european. Fără a aduce atingere articolului 5 alineatele (3) – (5a) din prezentul regulament, statele membre pot executa în comun, integral sau parțial, obligațiile care le revin în temeiul articolelor 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b și 17 din prezentul regulament și al normelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(2) După caz, cooperarea poate include și țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

(4) Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt înființate printr-un acord internațional încheiat între statele membre vizate și, după caz, țările terțe vizate, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. Acordul și lista obligațiilor pe care statele membre intenționează să le pună în aplicare în comun sunt notificate Comisiei.

CAPITOLUL II

AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE

Articolul 3

Numirea, stabilirea și cerințe aplicabile autorităților naționale de supervizare

- (1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supervizare care să își asume sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament.
- (2) Autoritatea națională de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.
- (3) Autoritatea națională de supervizare este independentă față de orice furnizori de servicii de navigație aeriană din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, în special prin evitarea conflictelor de interese cu respectivii furnizori de servicii. Această independență nu constituie o piedică pentru ca respectiva autoritate și respectivii furnizori de servicii să facă parte din același serviciu public, aceeași entitate publică sau administrație publică.

(4) Statele membre pot înființa autorități cu competențe fie în mai multe sectoare reglementate, fie în mai multe domenii de reglementare din sectorul transporturilor cu condiția ca respectivele autorități de reglementare integrate să îndeplinească cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol. Autoritatea națională de supervizare poate avea o structură organizațională comună cu alte autorități publice, în special cu autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului¹⁶, cu autoritatea națională competentă sau, după caz, cu o autoritate națională din domeniul transporturilor, cu condiția ca organismul comun astfel instituit să îndeplinească cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol.

(9) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de supervizare, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformarea cu prezentul articol.

Articolul 4

Sarcinile autorităților naționale de supervizare

(1) Autoritatea națională de supervizare își îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, în special următoarele sarcini:

- (a) verificarea respectării și a îndeplinirii cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la articolul 7 alineatul (1a) litera (b) și la articolul 8 alineatul (4) litera (d);
- (c) evaluarea și aprobarea stabilirii prețurilor pentru furnizarea serviciului de informații comune, în conformitate cu articolul 9;
- (d) pregătirea proiectului de plan de performanță, inclusiv stabilirea criteriilor pentru alocarea costurilor și stabilirea obiectivelor de performanță, monitorizarea performanței și tarifarea, astfel cum sunt prevăzute, și fără să depășească aceste prevederi, la articolele 10-13b, 17 și 19-22 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23;

¹⁶ Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1).

- (e) supravegherea aplicării regulamentului în ceea ce privește transparența conturilor în conformitate cu articolul 25, auditarea sau verificarea și aprobarea datelor financiare menționate la articolul 25 alineatul (4).

(3) Fiecare autoritate națională de supervizare, în cooperare cu autoritatea națională competentă în cazul în care este o entitate diferită, desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. În caz de neconformare, autoritățile naționale de supervizare decid cu privire la măsurile corective și asigură aplicarea acestora.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi și furnizorii de servicii de informații comune vizați au obligația să respecte orice măsuri de asigurare a respectării legii luate de autoritățile naționale de supervizare în acest context. În cazul serviciilor transfrontaliere, statul membru în cauză sau autoritatea sa națională de supervizare poate solicita statului membru în care este stabilit ori își are sediul principal de activitate furnizorul de servicii sau autorității naționale de supervizare din statul membru respectiv să îi ofere sprijin pentru a depăși orice dificultăți legate de asigurarea respectării legii. Ambele state membre sau autoritățile lor naționale de supervizare depun eforturi pentru a coopera în acest scop.

Articolul 5

Cooperarea dintre autoritățile naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații, după caz, în special informații referitoare la activitatea și procesul lor decizional, la cele mai bune practici și proceduri, precum și la aplicarea prezentului regulament. În acest scop, autoritățile naționale de supervizare pot participa și colabora în cadrul unei rețele care se întrunește la intervale regulate.

(2) Autoritățile naționale de supervizare cooperează, în special în cazul furnizării de servicii transfrontaliere și al prestării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea unui alt stat membru, prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și de supervizare și în ceea ce privește derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

(3) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, în special în ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian, statele membre în cauză încheie, dacă este cazul, un acord privind supervizarea, pe care ele sau autoritățile lor urmează să o desfășoare în temeiul prezentului regulament, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză.

(4) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) trebuie să prevadă recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre statele membre sau autoritățile acestora, a sarcinilor prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective trebuie să specifice, de asemenea, care este autoritatea națională de supervizare responsabilă cu sarcinile prevăzute la articolul 4 alineatul (1).

(5) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri privind împărțirea responsabilităților legate de sarcinile de supervizare, atunci când acest lucru este permis de dreptul intern.

(5a) Acordurile menționate la prezentul articol sunt notificate Comisiei.

CAPITOLUL III

FURNIZAREA SERVICIILOR

Articolul 6

Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană

(2) Fără a aduce atingere articolelor 7 și 7a și articolului 8 alineatul (4) din prezentul regulament, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 40 și 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii, în condiții nediscriminatorii.

(2a) În cazul în care un stat membru a acordat unui furnizor de servicii de navigație aeriană o scutire de la cerința de a deține un certificat în temeiul articolului 41 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, statul membru respectiv poate, în pofida alineatului (2), să permită furnizorului de servicii să furnizeze servicii de navigație aeriană în partea din spațiul aerian de care este responsabil și pentru care a fost acordată această scutire, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul respectiv.

(3) În pofida alineatului (2), statele membre pot permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul 2018/1139 în tot spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor sau într-un segment din acesta de către forțele militare fără certificare și/sau aplicarea integrală sau parțială a prezentului regulament. În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa. Furnizarea acestor servicii se face în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul 2018/1139.

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Statele membre dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorul (furnizorii) de servicii de trafic aerian să îndeplinească cerințele prevăzute la prezentul articol.

(1a) Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să îndeplinească următoarele condiții cumulative:

- (a) dețin un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care sunt scutiți de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139;
- (b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;
- (c) sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru și
- (d) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.

Prin derogare de la literele (c) și (d), un stat membru poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță și/sau care nu respectă condiția prevăzută la litera (d) pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabil statul membru respectiv, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.

(2) Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să le impună furnizorilor în cauză:

- (a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre care i-au desemnat sau de către resortisanți ai acestora;
- (b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre care i-au desemnat;
- (c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre care i-au desemnat în cazul în care aplicarea unor astfel de condiții implică o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire.

(3) Statele membre specifică drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian, desemnați în conformitate cu prezentul articol.

(4) Statele membre informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în cadrul prezentului articol privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian din blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile.

Articolul 7a

Desemnarea furnizorilor de servicii MET

(1) Statele membre pot desemna, individual sau colectiv, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care sunt responsabile sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.

(2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol.

Articolul 7b

Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care dețin un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care sunt scutiți de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139. O astfel de cooperare se desfășoară în conformitate cu articolul 8, după caz.

În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 7 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 7a, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.

(2) În sensul alineatului (1), furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv înțelegerile financiare, dacă este cazul, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității sau autorităților naționale de supervizare în cauză.

În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 7 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 7a, clauzele acordului respectiv fac obiectul aprobării de către statele membre în cauză.

Articolul 8

Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și furnizarea serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom

(1) Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor definite de statul care i-a desemnat în temeiul articolului 7 alineatul (3), furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS.

(1a) Cu excepția cazurilor în care statele membre au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu articolul 7a, statele membre pot permite furnizorilor de servicii de trafic aerian să achiziționeze servicii MET.

(1b) Statele membre pot permite operatorilor de aeroporturi sau unui grup de operatori de aeroporturi să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere.

În acest caz, caietul de sarcini, inclusiv cerințele privind calitatea serviciilor, fac obiectul aprobării de către statele membre. Statele membre desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate la prezentul alineat.

(4) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii într-un stat membru numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul alineatelor (1), (1a) sau (1b), cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative:

- (a) deține un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care este scutit de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139;
- (b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;
- (c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte, și
- (d) furnizorul de servicii respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

Prin derogare de la literele (b) și (c), orice furnizor de servicii globale prin satelit căruia i s-a acordat un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a furniza servicii în Uniune înainte de adoptarea prezentului regulament poate fi selectat pentru a furniza astfel de servicii în Uniune, chiar dacă acesta nu respectă condițiile prevăzute la literele (b) și (c).

(5) Articolele 13, 13a, 13b și 17 și normele de punere în aplicare referitoare la articolele respective adoptate în temeiul articolului 18 nu se aplică serviciilor MET furnizate de furnizorii de servicii MET selectați sau furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu alineatele (1a) și (1b). Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supervizare și Comisiei în scopul monitorizării, date relevante privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și în domeniul siguranței.

Articolul 9

Furnizarea de servicii de informații comune

(1) În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate trebuie să prezinte integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord.

(2) Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:

- (a) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;
- (b) sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru și
- (c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.

(3) Costurile pe care se bazează prețul pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale operatorului în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supervizare în cauză.

În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate în exclusivitate, statele membre impun ca prețul pentru serviciile CIS să se bazeze pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și /sau să includă un adaos corespunzător unui raport adecvat între risc și randament.

(4) Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supervizare în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să pună la dispoziție datele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS pot utiliza aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.

Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul articolului 20 și cu excepția cazului în care statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

Articolul 9a

Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

- (1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție în timp real, în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.
- (3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) se acordă gratuit autorităților responsabile de securitate, ordinea publică și apărare, autorităților naționale de supervizare, autorităților naționale competente, administratorului de rețea și agenției, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (4) Comisia stabilește, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), datele operaționale specifice vizate de prezentul articol și definește detaliile tehnice ale furnizării acestor date.

Articolul 9b

Organismul de evaluare a performanței

- (1) În conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia poate desemna, prin intermediul unui act de punere în aplicare, un organism independent și imparțial de evaluare a performanței (*Performance Review Body* – PRB). PRB nu are nicio funcție de reglementare sau altă putere de decizie. Rolul PRB se limitează la furnizarea de consiliere și asistență Comisiei și autorităților naționale de supervizare, la cerere, în special în ceea ce privește colectarea, examinarea, validarea și diseminarea datelor relevante, precum și punerea în aplicare a sistemului de performanță prevăzut la articolele 10-18 și a sistemului de tarification prevăzut la articolele 19-23. Comisia și autoritățile naționale de supervizare rămân responsabile de punerea în aplicare a sarcinilor și obligațiilor care le revin în temeiul prezentului regulament. Comisia supraveghează executarea corespunzătoare a sarcinilor PRB.

(2) În cazul în care Comisia decide să desemneze un PRB în temeiul alineatului (1), aceasta adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), norme detaliate privind, în special, perioada de desemnare a PRB, componența PRB, procedura de selecție și numire a membrilor PRB, inclusiv, dacă este cazul, a președintelui PRB, precum și durata mandatului acestora, indemnizațiile, cheltuielile și remunerația membrilor PRB, sarcinile PRB în conformitate cu prezentul regulament și în limitele acestuia, precum și modalitățile specifice de finanțare a activităților PRB.

Articolul 10

Sistemul de performanță

(1) În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 11-18, se aplică un sistem de performanță a serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei cu scopul de a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei în cadrul Cerului unic european.

(2) Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum trei ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include:

(a) obiective de performanță la nivelul Uniunii referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității pentru fiecare perioadă de referință;

(b) planuri de performanță, incluzând obiective de performanță obligatorii și, după caz, sisteme de stimulente, în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a), pentru fiecare perioadă de referință;

(c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a) și din perspectiva indicatorilor de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția.

(3) Sistemul de performanță menționat la alineatele (1) și (2) se bazează pe:

- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei, furnizate de toate părțile relevante, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, de agenție, de administratorul de rețea și de Eurocontrol;
- (b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea obiectivelor în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (2) litera (a);
- (c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (2) litera (a) și indicatorii de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția;
- (cc) o metodologie de calculare a valorilor obținute prin defalcare;
- (d) principiile care stau la baza elaborării planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei, precum și pe conținutul acestor planuri;
- (e) evaluarea proiectelor de planuri și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei;
- (f) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a obiectivelor de performanță și pentru revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință;
- (g) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, după caz;
- (h) sisteme de stimulente, inclusiv atât stimulente financiare pozitive, cât și contrastimulente financiare aplicabile în cazul în care un furnizor de servicii de trafic aerian depășește sau nu îndeplinește obiectivele de performanță obligatorii relevante pentru serviciile de navigație aeriană, în cursul perioadei de referință, cu excepția cazului în care respectiva depășire sau neîndeplinire a obiectivelor se datorează unor factori care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian;
- (i) mecanisme de împărțire a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile;
- (j) calendare pentru stabilirea obiectivelor, pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă;

- (1) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare.
- (4) Stabilirea obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță, pregătirea și evaluarea proiectelor de planuri de performanță, inclusiv alocarea costurilor între servicii, precum și monitorizarea și analiza comparativă a performanței serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei iau în considerare impactul circumstanțelor locale, precum și factorii care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian și al administratorului de rețea.

Articolul 11

Stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii

- (1) În conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3) și cu alineatele (2)-(3) de la prezentul articol, Comisia adoptă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) pentru fiecare perioadă de referință și definește durata perioadei respective. Laolaltă cu respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate defini valori de referință complementare, praguri de alertă, valori obținute prin defalcare și grupuri-standard, cu scopul de a permite evaluarea și aprobarea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu criteriile menționate la articolul 13 alineatele (3) și (3a) și cu articolul 13a.
- (2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:
 - (a) trebuie să urmărească obținerea de îmbunătățiri progresive în ceea ce privește performanța operațională, economică și de mediu a serviciilor de navigație aeriană;
 - (b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză, permițând furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană și promovând totodată progrese tehnologice pe termen mai lung;

(c) trebuie să ia în considerare contextul economic și operațional al perioadei de referință, inclusiv previziunile în materie de trafic și datele operaționale, precum și interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și necesitatea de a îndeplini obiectivele de mediu ale UE;

(d) trebuie să țină seama de indicatorii de siguranță menționați la articolul 10 alineatul (2) litera (c).

(3) În scopul pregătirii deciziilor sale referitoare la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia consultă autoritățile naționale, Eurocontrolul și părțile interesate operaționale și colectează toate informațiile necesare de la acestea și poate solicita avizul PRB în cazul în care un PRB a fost desemnat în conformitate cu articolul 9b.

Articolul 13

Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană

(1) Statele membre adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, în mod individual sau colectiv, la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, un proiect de plan de performanță, astfel cum a fost pregătit de autoritatea națională de supervizare, cu contribuții și din partea altor autorități naționale, dacă este cazul, bazat în special pe contribuția furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian desemnat (desemnați), cu privire la toate serviciile de navigație aeriană pe care furnizorul de servicii respectiv le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.

Proiectul de plan de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză.

(1a) Înainte de începerea fiecărei perioade de referință, fiecare autoritate națională de supervizare stabilește criteriile de alocare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii, ținând seama de principiul corelării costurilor. Aceasta include aceste informații în proiectul de plan de performanță. Autoritatea națională de supervizare se asigură că bazele de cost pentru stabilirea tarifelor respectă criteriile respective și cerințele de la articolul 20.

(1b) Pentru fiecare perioadă de referință, autoritatea națională de supervizare stabilește și include în proiectul de plan de performanță, în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, precum și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală. Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), precum și de necesitatea de a îndeplini cerințele de siguranță relevante ale UE și obiectivele de mediu ale UE.

(2) Proiectul de plan de performanță menționat la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante, în special previziunile în materie de trafic și datele operaționale, furnizate de Eurocontrol și de administratorul de rețea sau de surse locale, după caz.

La elaborarea proiectului de plan de performanță, autoritatea națională de supervizare trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi, precum și cu autoritatea națională competentă în cazul în care autoritatea națională de supervizare și autoritatea națională competentă sunt două entități diferite. Se verifică conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută, care urmează a fi incluse în proiectul de plan de performanță, cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește ținând seama de circumstanțele locale și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), precum și de siguranță, în funcție de toate criteriile următoare sau de o parte a acestora:

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză din cadrul grupului-standard relevant.

Evaluarea coerenței obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității exclude costurile menționate la articolul 20 alineatul (3) literele (b), (d) și (e).

(3a) În plus, proiectul de plan de performanță adoptat trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente în momentul elaborării planului de performanță;

(b) proiectul de plan de performanță adoptat trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

(3b) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt puse la dispoziția publicului, fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile.

(5) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt prezentate Comisiei spre evaluare și aprobare în conformitate cu articolul 13a.

Articolul 13a

Evaluarea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță de către Comisie

(1) Comisia evaluează obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și proiectele de planuri de performanță adoptate menționate la articolul 13 conform criteriilor și condițiilor prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a).

(2) În cazul în care coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii nu poate fi stabilită pe baza criteriilor prevăzute la articolul 13 alineatul (3), Comisia evaluează în ce măsură abaterea de la aceste criterii poate fi justificată de circumstanțele locale și/sau de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), în lumina informațiilor furnizate în proiectele de planuri de performanță și a considerațiilor privind siguranța. Într-un astfel de caz, obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută sunt considerate coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii.

Comisia poate permite, în cazul serviciilor de navigație aeriană de rută, o abatere a obiectivelor de performanță de la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește domeniile-cheie de performanță ale rentabilității sau capacității, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile respective cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al mediului. În plus, abaterile sunt autorizate pentru a permite conformitatea cu cerințele relevante ale UE în materie de siguranță prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare și delegate adoptate în temeiul acestuia.

(3) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia îl aprobă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

(4) În cazul în care constată că există îndoieli cu privire la conformitatea proiectului de plan de performanță cu criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia inițiază o examinare detaliată a respectivului proiect de plan de performanță, solicitând informații suplimentare din partea statului membru în cauză, dacă este necesar.

(5) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate, Comisia constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, aceasta îl aprobă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

Cu toate acestea, în cazul în care constată că proiectul de plan de performanță nu este coerent cu criteriile și condițiile respective, Comisia adoptă o decizie de stabilire a măsurilor corective pe care statul membru (statele membre) în cauză trebuie să le ia, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

Statul membru (statele membre) în cauză comunică Comisiei măsurile pe care le-a(u) luat în temeiul deciziei respective, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia respectivă.

În cazul în care constată că măsurile respective sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei sale, Comisia notifică acest lucru statului membru (statelor membre) în cauză și aprobă proiectul de plan de performanță în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

În cazul în care constată că măsurile respective nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză și ia măsuri, după caz, pentru a remedia neconformitatea, inclusiv prin intermediul acțiunilor prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(6) Statele membre în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de Comisie în conformitate cu prezentul articol și le pun la dispoziția publicului, fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile.

Articolul 13b

Monitorizarea performanței

(1) Autoritatea națională de supervizare, în cooperare cu autoritatea națională competentă în cazul în care aceasta este o entitate diferită, evaluează dacă serviciile de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor îndeplinesc obiectivele de performanță cuprinse în planurile de performanță aprobate în conformitate cu articolul 13a și dacă planurile respective sunt puse în aplicare în mod corect, stabilind totodată dacă pune în aplicare stimulentele pozitive sau negative care decurg din sistemele menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (h).

(2) Autoritatea națională de supervizare întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană furnizate de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile.

Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru o astfel de monitorizare. Acestea includ informații și date legate de costurile reale ale serviciilor furnizate și, după caz, fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile, precum și date referitoare la costurile reale ale serviciilor achiziționate de la alți furnizori de servicii.

(2a) În cazul în care obiectivele de performanță cuprinse în planurile de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supervizare evaluează dacă acest lucru se datorează unor considerente de siguranță sau unor factori externi care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian. În special, autoritatea națională de supervizare evaluează impactul oricăror efecte negative ale măsurilor adoptate în vederea îmbunătățirii funcționării globale a rețelei asupra performanței reale a furnizorului de servicii de trafic aerian. În cazul în care neatingerea obiectivelor de performanță nu poate fi justificată de considerente de siguranță sau de factori externi, autoritatea națională de supervizare impune luarea de măsuri corective de către furnizorul de servicii de trafic aerian.

(2b) Stimulentele și contrastimulentele financiare țin seama de deteriorarea serviciilor și sunt proporționale cu amploarea variației dintre performanțele atinse și obiectivele de performanță stabilite în planurile de performanță aprobate.

Stimulentele și contrastimulentele financiare pot fi aplicate numai în cazul în care depășirea sau neatingerea obiectivelor de performanță se datorează sau, respectiv, este imputabilă furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză. Astfel de contrastimulente nu sunt de natură să afecteze viabilitatea financiară a respectivului furnizor de servicii de trafic aerian și nici siguranța și calitatea furnizării serviciilor.

(3) Comisia evaluează periodic realizarea globală a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și prezintă rezultatele comitetului menționat la articolul 37 alineatul (1).

Articolul 16

Planul de performanță al rețelei

(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procesul decizional în cooperare menționat la articolul 27 alineatul (7), un proiect de plan de performanță al rețelei.

Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. El trebuie să cuprindă obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a).

(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat Comisiei spre evaluare și adoptare.

(2a) Comisia evaluează proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță, precum și a contribuției la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii;

(b) caracterul complet și coerența proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative, inclusiv principalele ipoteze folosite și previziunile în materie de trafic.

(2b) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia solicită administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.

Articolul 17

Revizuirea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință

(1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanțelor sau a considerentelor de siguranță și în cazul în care revizuirea unuia sau a mai multor obiective este necesară și proporțională, Comisia revizuieste obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 11.

În cazul în care, în urma revizuirii, obiectivele de performanță cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul articolului 13a alineatul (6) nu mai sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, statele membre revizuiesc planurile respective în ceea ce privește obiectivele de performanță, în cauză. Articolele 13 și 13a se aplică revizuirii planurilor respective. Consultarea menționată la articolul 13 alineatul (2) poate fi limitată, în sensul prezentului paragraf, la obiectivele de performanță și la părțile din proiectele de planuri de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.

În urma revizuirii menționate la primul paragraf, administratorul de rețea trebuie să elaboreze un nou proiect de plan de performanță al rețelei. Articolul 16 se aplică adoptării noului plan respectiv.

(2) Decizia privind obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii menționată la alineatul (1) trebuie să includă dispoziții tranzitorii pentru perioada până când devin aplicabile planurile de performanță revizuite definitive. Obiectivele revizuite la nivelul Uniunii și dispozițiile tranzitorii nu se aplică retroactiv.

(2a) În cazul unei crize în rețea care împiedică furnizarea de previziuni fiabile în materie de trafic, dispozițiile tranzitorii menționate la alineatul (2) pot include suspendarea sistemului de performanță până în momentul în care noi previziuni fiabile devin disponibile. Într-un astfel de caz, Comisia definește condițiile aferente, inclusiv adaptările necesare ale tarifelor aplicabile, în decizia menționată la alineatul (1).

(3) Statele membre pot revizui unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță în cursul unei perioade de referință, în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care se demonstrează că datele, ipotezele și motivele inițiale care stau la baza obiectivelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță.

În acest caz, statele membre revizuiesc planurile de performanță în ceea ce privește obiectivele în cauză, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 13 și 13a. Consultarea menționată la articolul 13 alineatul (2) poate fi limitată, în sensul prezentului alineat, la obiectivele de performanță și la părțile din planurile de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.

Articolul 18

Punerea în aplicare a sistemului de performanță

Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 10 alineatul (3) și articolele 11, 13, 13a, 13b, 16 și 17, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea, evaluarea, aprobarea și revizuirea planurilor de performanță, stabilirea obiectivelor de performanță, monitorizarea performanței, metodologia de evaluare comparativă, sistemele de stimulente, dispunerea de măsuri corective, precum și calendare pentru toate procedurile.

Articolul 19

Principii aplicabile sistemului de tarificare

(1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de navigație aeriană care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarife pentru serviciile de navigație aeriană în conformitate cu articolul 15 din Convenția de la Chicago și cu prezentul articol, precum și cu articolele 20-22 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 23. Sistemul de tarificare instituit în temeiul prezentului articol, precum și al articolelor 20-22 este în concordanță cu sistemul de tarificare pentru tarifele de rută stabilit de Eurocontrol, în special cu principiile Eurocontrolului pentru stabilirea bazei de cost pentru tarifele de rută și calcularea ratelor unitare.

(2) Tarifele se bazează pe costurile furnizorilor de servicii de navigație aeriană suportate în legătură cu furnizarea de servicii și punerea la dispoziție de funcții pentru utilizatorii spațiului aerian sau în folosul acestora pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 10 alineatul (2). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor.

(3) Tarifele trebuie să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(5) Veniturile încasate de un furnizor de servicii de navigație aeriană din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii pe care respectivul furnizor de servicii de navigație aeriană le furnizează în condiții de piață în conformitate cu articolul 8 sau pentru a finanța orice altă activitate comercială desfășurată de furnizorul respectiv.

(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate și la costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați trebuie raportate autorităților naționale de supervizare.

Articolul 20

Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor

(1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană constau în costurile determinate, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolul 13a alineatul (6), aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifară de rută și în zona tarifară terminală în cauză.

(2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, costurile capitalului și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare și alte costuri cu personalul.

(3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri:

(b) costurile legate de supravegherea serviciilor de navigație aeriană suportate de autoritățile naționale de supervizare, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, în cazul în care statul membru decide astfel;

(c) costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană, în cazul în care statul membru decide astfel;

(d) costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în legătură cu funcțiile de rețea, în special în legătură cu cooperarea cu administratorul de rețea, și cu alte funcții, astfel cum sunt descrise la articolul 2 punctul 9;

(e) costurile care decurg din Convenția internațională a Eurocontrolului privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată, în cazul în care statul membru decide astfel.

(4) Costurile determinate nu includ costurile penalităților impuse de statele membre în conformitate cu articolul 42.

(5) Costurile aferente atât serviciilor de navigație aeriană de rută cât și serviciilor de navigație aeriană terminală se alocă conform criteriilor stabilite de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu articolul 13 alineatul (1a). Nu se permit subvenții încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 25 alineatul (3).

(6) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să furnizeze autorității naționale de supervizare și Comisiei informații detaliate cu privire la baza de cost pe care o folosesc. În acest scop, costurile se defalcă făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile menționate la articolul 20 alineatul (3), precum și costurile excepționale.

Articolul 21

Zona tarifară și ratele unitare

(1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri.

(1a) Fără a aduce atingere articolului 20 alineatul (5) primul paragraf, statele membre definesc, înainte de începerea unei perioade de referință, zonele tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și identifică furnizorii de servicii de trafic aerian care intră în sfera de aplicare a fiecărei zone tarifare. Comisia definește, prin intermediul unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), condițiile în care statele membre pot modifica sau stabili o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință.

(2) Ratele unitare se stabilesc de către statele membre și fac obiectul verificării de către Comisie pentru a se stabili dacă sunt conforme cu articolul 19, cu articolul 20 și cu prezentul articol. În cazul în care Comisia constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de statul membru în cauză și este modificată după caz.

Articolul 22

Stabilirea tarifelor

(1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.

(2) Tariful de rută pentru serviciile de navigație aeriană pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv.

(3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor.

(4) Poate fi permisă exceptarea anumitor utilizatori ai spațiului aerian sau a anumitor zboruri de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special a utilizatorilor care folosesc aeronave ușoare și aeronave de stat sau a zborurilor care sunt operate cu astfel de aeronave, cu condiția de a acoperi costul unei astfel de excepții din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.

(5) Tarifele pot fi modulate astfel încât furnizorii de servicii de trafic aerian și utilizatorii spațiului aerian să fie încurajați să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu sau al calității serviciilor, cum ar fi prin utilizarea celei mai eficiente rute disponibile din punctul de vedere al consumului de combustibil, utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținând, în același timp, un nivel optim de siguranță, în special pentru punerea în aplicare a Planului general european ATM. Modularea trebuie să constea în avantaje sau dezavantaje financiare și să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.

(5a) Comisia, în consultare cu statele membre, cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu utilizatorii spațiului aerian, realizează un studiu de fezabilitate privind impactul modulării tarifelor asupra traficului aerian și asupra părților interesate, inclusiv asupra traiectoriilor de zbor, a capacității, a componenței flotei și a costurilor pentru utilizatorii spațiului aerian, precum și asupra mecanismelor de asigurare a neutralității veniturilor furnizorilor de servicii de trafic aerian. Acest studiu vizează, de asemenea, contribuția modulării respective la realizarea obiectivelor Cerului unic european menționate la articolul 1 alineatul (1) și în Comunicarea Comisiei privind Pactul verde european, luând în considerare aspectele legate de competitivitate, sistemele de stimulente existente și alte alternative cunoscute. Pe baza acestui studiu, Comisia poate adopta orientări pentru a permite statelor membre să pună în aplicare modularea tarifelor pe bază voluntară.

Articolul 23

Punerea în aplicare a sistemului de tarificare

Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarificare, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 19, 20, 21 și 22, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare și mecanismele de împărțire a riscurilor, precum și modularea tarifelor.

Articolul 24

Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare

(1) Comisia evaluează periodic conformarea statelor membre, în special a autorităților naționale de supervizare, cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. Comisia acționează cu consultarea PRB, în cazul în care un PRB a fost desemnat în conformitate cu articolul 9b și a autorităților naționale de supervizare.

(2) Atunci când are indicii privind neconformarea cu dispozițiile menționate la alineatul (1), Comisia poate demara o investigație. Ea trebuie să încheie investigația în termen de patru luni, după audierea statului membru și a autorității naționale de supervizare în cauză.

(3) Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1), Comisia comunică rezultatele investigației sale statului membru și, după caz, furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză și poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea statului membru respectiv cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. Aceasta notifică respectivul aviz statului membru în cauză.

Articolul 25

Transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană

(1) Anual, furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de structurile lor juridice, întocmesc și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al furnizorului de servicii de navigație aeriană, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, furnizorul trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. Furnizorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat.

(2) Autoritățile naționale de supervizare au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supervizarea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și autorităților naționale de supervizare din alte state membre.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să țină, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi executate de întreprinderi separate, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței. Un furnizor de servicii de navigație aeriană trebuie, de asemenea, să țină o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia:

- (a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective;
- (b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii CIS;

(c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe.

Costurile determinate și costurile reale generate de serviciile de navigație aeriană trebuie defalcate pe categorii de costuri în conformitate cu articolul 20 alineatul (6) și trebuie puse la dispoziția publicului, sub rezerva protejării informațiilor confidențiale.

(4) Datele financiare referitoare la costuri raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de către autoritatea națională de supervizare sau de către o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supervizare. Fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile, concluziile auditului sunt puse la dispoziția publicului.

CAPITOLUL IV

MANAGEMENTUL REȚELEI

Articolul 26

Funcțiile de rețea

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian contribuie la utilizarea durabilă și eficientă a spațiului aerian și a resurselor limitate. Totodată, ele asigură că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza traiectorii și profiluri optimizate pentru mediu, permițând, în același timp, accesul echitabil și rezonabil la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană și reducând la minimum congestionarea. Aceste funcții ale rețelei, enumerate la alineatul (2), sprijină accesul neîntrerupt al utilizatorilor spațiului aerian la serviciile de navigație aeriană, precum și atingerea obiectivelor de performanță, sprijinind în același timp inițiativele la nivel regional și local, și se bazează pe cerințe operaționale. Acestea nu aduc atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici responsabilităților care le revin în materie de ordine publică, siguranță publică și apărare.

(1a) Fără a aduce atingere în special articolelor 44 și 46 din Regulamentul (UE) 2018/1139 și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, statele membre păstrează competența deplină și exclusivă pentru proiectarea și gestionarea structurilor lor de spațiu aerian și a rețelei lor de rute. În acest sens, statele membre trebuie să țină seama de aspectele de mediu, de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele trebuie să consulte utilizatorii spațiului aerian în cauză sau grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.

(2) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

(a) proiectarea unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu și furnizare neîntreruptă de servicii rapide de navigație aeriană, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare;

(b) ATFM;

(c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;

(d) furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea, în conformitate cu angajamentele prevăzute în planul de administrare a rețelei (*Network Operations Plan – NOP*);

(e) managementul crizelor din rețea;

(f) atribuirea întârzierilor ATFM;

(g) activitățile de planificare și de punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM.

(3) Statele membre și toate părțile interesate operaționale relevante execută funcții de rețea cu sprijinul administratorului de rețea, care execută sarcinile specificate la articolul 27 alineatul (4).

(4) Măsurile luate pentru punerea în aplicare a funcțiilor menționate la alineatul (2) sunt de natură pur operațională sau tehnică și nu implică exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea țin seama de particularitățile statelor membre și de propunerile stabilite la nivel local. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile civile și militare, în special în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

Articolul 27

Administratorul de rețea

(1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 26 alineatul (1), Comisia, sprijinită de agenție în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139, se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prevăzute la articolul 26 alineatul (2), în conformitate cu prezentul articol. Comisia supraveghează îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor sale de către administratorul de rețea.

(2) Comisia numește Eurocontrolul sau un alt organism imparțial și competent care să îndeplinească sarcinile administratorului de rețea. În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3). Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea și detaliază sarcinile specifice ale administratorului de rețea în conformitate cu prezentul articol, cu articolele 16 și 26 și cu actele de punere în aplicare relevante adoptate în temeiul articolului 18 și al articolului 27 alineatul (8) și în limitele acestora. Lista sarcinilor administratorului de rețea este însoțită de specificarea clară a serviciilor și a performanței solicitate, în raport cu care se măsoară performanța administratorului de rețea, și, după caz, de acordurile corespunzătoare care urmează să fie încheiate între Comisie și administratorul de rețea, cum ar fi acordurile privind nivelul serviciilor.

(3) Administratorul de rețea își execută sarcinile în mod imparțial și eficient din punctul de vedere al costurilor, face obiectul unei guvernări adecvate și este independent. În cazul în care organismul competent numit drept administrator de rețea îndeplinește și funcții de reglementare, se asigură separarea organizațională a acestor funcții. La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea trebuie să ia în considerare necesitățile întregii rețele ATM, protejând în același timp capabilitățile de apărare.

(4) Administratorul de rețea îndeplinește următoarele sarcini în sprijinul funcțiilor de rețea menționate la articolul 26 alineatul (2):

(a) sprijinirea dezvoltării unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu și furnizare neîntreruptă de servicii rapide de navigație aeriană, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare;

(b) coordonarea ATFM;

(c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;

(d) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian în cazul în care acest lucru este aprobat de statul membru în cauză, ținând seama de acordurile necesare pentru coordonarea traficului aerian general și operațional și de necesitatea de a menține o coordonare adecvată în structurile relevante de spațiu aerian;

- (da) pregătirea planului strategic al rețelei și stabilirea NOP;
- (e) coordonarea și sprijinul pentru furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea, în conformitate cu angajamentele părților interesate operaționale, astfel cum se prevede în NOP;
- (f) coordonarea și sprijinul pentru managementul crizelor din rețea;
- (g) sprijin pentru atribuirea întârzierilor ATFM, inclusiv pentru procesul de ajustare ulterioară operațiunilor, care implică furnizorii de servicii de navigație aeriană, aeroporturile și autoritățile naționale pentru a aborda aspecte legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;
- (h) coordonarea și sprijinirea activităților de planificare și punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM, prin participarea activă a părților interesate operaționale la gestionare și guvernanta, și ținând seama de nevoile militare și operaționale și de procedurile operaționale aferente, după caz;
- (i) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian.
- (4a) Administratorul de rețea trebuie să propună măsuri de sprijin vizând aspectele operaționale, care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente ale rețelei în condiții normale și de criză în rețea, precum și măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemului de performanță. Măsurile luate de administratorul de rețea trebuie să integreze pe deplin aeroporturile în rețea.
- (5) Administratorul de rețea trebuie să propună măsuri în cazul în care obiectivele de performanță menționate la articolul 10 nu se reflectă în mod corespunzător în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de trafic aerian și convenită de administratorul de rețea și de respectivii furnizori de servicii de trafic aerian în NOP.
- (6) Administratorul de rețea trebuie, în coordonare cu părțile relevante, să consilieze Comisia în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.

(7) Toate măsurile luate de administratorul de rețea în cadrul executării sarcinilor care îi revin sunt rezultatul unui proces decizional în cooperare. Părțile la procesul decizional în cooperare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei, în special în ceea ce privește realizarea obiectivelor la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului, ținând seama de interesele esențiale în materie de securitate și de circumstanțele regionale și locale.

(7a) Procesul decizional în cooperare menționat la alineatul (7) se bazează pe:

(a) consultarea adecvată și periodică a părților interesate operaționale, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei;

(b) acordurile de lucru detaliate stabilite de administratorul de rețea împreună mai ales cu părțile interesate operaționale și cu statele membre, precum și pe procesele operaționale stabilite de administratorul de rețea pentru a aborda aspectele operaționale și de planificare legate de executarea funcțiilor de rețea.

Consultarea menționată la litera (a) și modalitățile detaliate de lucru menționate la litera (b) țin seama de caracteristicile și cerințele specifice fiecărei funcții de rețea.

Procesul decizional în cooperare urmărește obținerea consensului. În ceea ce privește suveranitatea statelor membre asupra spațiului lor aerian, este necesar acordul statului membru (statelor membre) în cauză.

În cazul în care una sau mai multe părți interesate operaționale contestă măsurile legate de execuția sarcinilor administratorului de rețea, chestiunea este înaintată spre soluționare consiliului de administrare a rețelei.

(7b) Se instituie un consiliu de administrare a rețelei prin intermediul actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8), în vederea asigurării unei guvernante adecvate în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea.

Consiliul de administrare a rețelei este responsabil de aprobarea sau susținerea măsurilor luate sau propuse de administratorul de rețea în condițiile prevăzute în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (8), de aprobarea specificațiilor pentru consultare și a acordurilor de lucru detaliate menționate la alineatul (7a) literele (a) și (b), de aprobarea NOP și de aprobarea planului strategic al rețelei înainte ca acesta să fie aprobat de Comisie alături de statele membre, de monitorizarea punerii în aplicare a funcțiilor de rețea și de furnizarea de avize sau recomandări cu privire la aspecte specifice.

Consiliul de administrare a rețelei este alcătuit din reprezentanți ai părților interesate operaționale, coordonatori de sloturi, reprezentanți ai Comisiei, reprezentanți ai administratorului de rețea și reprezentanți ai Eurocontrolului.

(7c) Statele membre sunt pe deplin implicate în deciziile de importanță strategică.

(8) Prin actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia stabilește norme detaliate pentru punerea în aplicare a articolului 26 și a prezentului articol, în special pentru executarea funcțiilor de rețea, inclusiv privind managementul crizelor; privind numirea administratorului de rețea, termenele și condițiile unei astfel de numiri și sarcinile detaliate ale administratorului de rețea în legătură cu funcțiile de rețea; privind componența, funcționarea, procesul decizional și sarcinile detaliate ale consiliului de administrare a rețelei, inclusiv în ceea ce privește managementul crizelor; privind procesul decizional în cooperare; privind criteriile și factorii de care administratorul de rețea și consiliul de administrare a rețelei trebuie să țină cont la îndeplinirea sarcinilor care le sunt conferite, precum și privind mecanismele de guvernanță a rețelei.

Articolul 28

Transparența situației contabile a administratorului de rețea

(1) Situația contabilă a administratorului de rețea este întocmită și publicată anual. Aceasta trebuie să fie conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.

(2) Administratorul de rețea trebuie să publice un raport anual cu privire la activitățile sale și să fie supus periodic unui audit independent.

Articolul 30

Relațiile cu autoritățile militare

În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice ale spațiului aerian.

CAPITOLUL V

SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ

Articolul 32

Informații aeronautice în formă electronică

Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, în cooperare cu Eurocontrolul, instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139.

Articolul 32a

Reguli ale aerului și clasificarea spațiului aerian

Comisia ia următoarele măsuri în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3):

- (a) adoptă dispoziții pertinente privind regulile aerului, pe baza standardelor OACI și a practicilor recomandate;
- (b) adoptă dispoziții pertinente pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul Cerului unic european.

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian

(1) Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din fiecare stat membru, precum și organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea în cadrul Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

(3) În cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre asupra spațiului lor aerian, adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

(4) În cazurile în care aplicarea prezentului articol dă naștere unor dificultăți operaționale semnificative, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, normele adoptate în temeiul alineatului (3) pot fi adaptate spațiului aerian de care răspunde statul membru (de care răspund statele membre) în cauză.

Coordonarea SESAR

Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de punere în aplicare a SESAR, după caz, trebuie să asigure o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare.

Trebuie implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.

Comisia instituie mecanisme de monitorizare a eficacității coordonării SESAR.

Articolul 35

Proiecte comune

- (1) Comisia poate stabili proiecte comune, pe baza necesităților de sincronizare între părțile interesate, pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM care au ajuns la o maturitate suficientă pentru a permite capacități interoperabile în toate statele membre, în vederea îmbunătățirii performanței Cerului unic european.
- (2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernanță pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare. Toate părțile interesate civile și militare relevante sunt implicate în aceste mecanisme în cea mai mare măsură posibilă și, dacă este posibil și necesar, joacă un rol principal.
- (3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii în temeiul cadrului financiar multianual. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul 38, examinând prioritizarea și toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.
- (4) Comisia stabilește proiectele comune și mecanismele de guvernanță menționate la alineatele (1) și (2) prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 37

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul”, alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de Comisie. Comitetul asigură că se ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori. Comitetul reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(4) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 38

Consultarea părților interesate

(1) Statele membre, autoritățile naționale de supervizare, PRB, în cazurile în care a fost desemnat un PRB în conformitate cu articolul 9b, și administratorul de rețea trebuie să instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în procesul de punere în aplicare a prezentului regulament.

(2) Comisia instituie un mecanism la nivelul Uniunii pentru a derula consultări cu părțile interesate relevante pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE a Comisiei este asociat la consultări. În scopul aplicării alineatului (3) litera (e), atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, Comisia consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și autoritățile militare naționale.

(3) În sensul alineatelor (1) și (2), sunt consultate cel puțin următoarele părți interesate operaționale și neoperaționale, dacă este relevant:

- (a) furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă;
- (b) administratorul de rețea;
- (c) operatorii de aeroporturi sau grupurile care îi reprezintă;
- (d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile care îi reprezintă;
- (f) industria producătoare;
- (g) organismele profesionale de reprezentare a personalului;
- (h) autoritățile naționale, inclusiv autoritățile naționale militare competente;
- (i) coordonatorii de sloturi;
- (j) organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.

Articolul 38a

Relațiile cu părțile interesate

Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să stabilească mecanisme de consultare pentru a consulta grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian, operatorii de aerodrom și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană și/sau a tarifelor aferente.

Articolul 39

Relațiile cu țările terțe

Uniunea și statele sale membre urmăresc și susțin extinderea Cerului unic european la țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, acestea depun toate eforturile, în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, în special cele din zona Eurocontrol sau din regiunea OACI EUR, pentru a extinde Cerul unic european, astfel încât să includă țările respective. În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor cu țări terțe privind furnizarea de servicii transfrontaliere, privind cooperarea referitoare la modernizarea ATM, privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și Eurocontrol care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel „dimensiunea paneuropeană” a ATM.

Prezentul articol nu aduce atingere deciziei statelor membre de a extinde sau nu Cerul unic european la țările și teritoriile lor de peste mări sau la teritoriile autonome din alte regiuni ale OACI.

Articolul 40

Sprijinul acordat de alte organisme

Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament, inclusiv din partea Eurocontrolului, în cadrul Acordului dintre Uniune și Eurocontrol care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată.

Articolul 41

Confidențialitate

(1) Nici autoritățile naționale de supervizare, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici autoritățile naționale competente, nici Comisia, nici PRB și nici administratorul de rețea nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supervizare și al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor trebuie să fie proporțională și să aibă în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

(3) Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu articolul 13 alineatul (3b), articolul 13a (alineatul 6), articolul 13b alineatul (2), articolul 25 alineatele (3) și (4) sau care sunt raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice, sub rezerva protejării intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.

Articolul 42

Penalități

Statele membre stabilesc norme cu privire la penalitățile aplicabile încălcărilor prezentului regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi și de furnizorii de servicii de navigație aeriană, și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 43

Evaluare

(1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza impactul juridic, social, economic și de mediu al prezentului regulament și valoarea sa adăugată, atât la nivel național, cât și la nivel european, după o perioadă de cinci-opt ani de la intrarea sa în vigoare. Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre, inclusiv autorităților militare, informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Comisia își înaintează constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării se fac publice.

Articolul 44

Măsuri de salvagardare

Prezentul regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative:

- (a) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagădării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare;
- (b) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;
- (c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- (d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;
- (e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

Articolul 45

Abrogarea

Se abrogă Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004 și nr. 551/2004.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III.

Articolul 46

Intrarea în vigoare și aplicarea

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Articolul 3 alineatul (3) și articolul 25 alineatul (3) se aplică de la *[OP: introduceți data – 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]*.

Articolele 10-24 se aplică după un an de la adoptare. Cu toate acestea, articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare corespunzătoare celei de a treia perioade de referință. Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei, astfel cum a fost adoptată la 6 mai 2019, continuă să se aplice până la sfârșitul celei de a patra perioade de referință.

Articolul 27 alineatul (4) și articolul 32 se aplică administratorului de rețea începând cu ziua în care devine aplicabilă decizia de numire, adoptată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2).

Articolul 42 se aplică de la *[OP: introduceți data intrării în vigoare a prezentului regulament]*.

Măsurile adoptate de statele membre în temeiul articolului menționat se aplică de la:

- *[OP: introduceți data – 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]* în ceea ce privește încălcările dispozițiilor de la articolul 3 alineatul (3) și de la articolul 25 alineatul (3);
- începând cu un an de la adoptarea prezentului regulament în ceea ce privește încălcările dispozițiilor de la articolele 10-24.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA II

Regulamentele abrogate și modificările aduse acestora

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 1)	
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 10)	
Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 20)	
Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 34)	Numai articolele 1, 2 și 3

ANEXA III

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul 549/2004	Regulamentul 550/2004	Regulamentul 551/2004	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatele (1)-(3)			Articolul 1 alineatele (1)-(3)
Articolul 1 alineatul (4)			-
-			Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 2 punctul 1 literele (a) și (b)			Articolul 2 punctul 5 literele (a) și (b)
Articolul 2 punctul 2			Articolul 2 punctul 1
Articolul 2 punctul 3			Articolul 2 punctul 2
-			Articolul 2 punctul 2a
Articolul 2 punctul 4			Articolul 2 punctul 4
-			Articolul 2 punctul 6
Articolul 2 punctul 5			Articolul 2 punctul 3
Articolul 2 punctul 6			Articolul 2 punctul 11
Articolul 2 punctul 7			Articolul 2 punctul 12
-			Articolul 2 punctul 13
Articolul 2 punctul 8			Articolul 2 punctul 14
Articolul 2 punctul 9			Articolul 2 punctul 8
Articolul 2 punctul 10			Articolul 2 punctul 9
Articolul 2 punctul 11			Articolul 2 punctul 10

Articolul 2 punctul 12			Articolul 2 punctul 17
-			Articolul 2 punctele 18-20
Articolul 2 punctul 13			Articolul 2 punctul 16
Articolul 2 punctul 13a			Articolul 2 punctul 33
Articolul 2 punctul 14			-
-			Articolul 2 punctul 21
-			Articolul 2 punctul 22
Articolul 2 punctul 16			Articolul 2 punctul 23
Articolul 2 punctul 17			Articolul 2 punctul 32
Articolul 2 punctul 18			-
Articolul 2 punctul 19			Articolul 2 punctul 24
-			Articolul 2 punctele 25 și 26
Articolul 2 punctul 20			Articolul 2 punctul 31
Articolul 2 punctul 22			Articolul 2 punctul 34
Articolul 2 punctul 23			-
Articolul 2 punctul 23a			Articolul 2 punctul 35
-			Articolul 2 punctele 35b și 35c
Articolul 2 punctul 23b			Articolul 2 punctul 15
Articolul 2 punctele 24 și 25			-
Articolul 2 punctul 26			Articolul 2 punctul 36

Articolul 2 punctul 27			-
Articolul 2 punctul 28			Articolul 2 punctul 37
Articolul 2 punctul 29			Articolul 2 punctul 38
-			Articolul 2 punctele 39 și 40
Articolul 2 punctul 30			Articolul 2 punctul 41
-			Articolul 2 punctele 42 și 43
-			Articolul 2 punctele 43a-43c
Articolul 2 punctul 31			Articolul 2 punctul 44
-			Articolul 2 punctul 44a
-			Articolul 2 punctul 45
Articolul 2 punctul 32			-
Articolul 2 punctul 33			Articolul 2 punctul 46
Articolul 2 punctul 34			Articolul 2 punctul 47
-			Articolul 2 punctele 48- 52
Articolul 2 punctele 35 și 36			-
Articolul 2 punctul 38			Articolul 2 punctul 53
Articolul 2 punctul 39			Articolul 2 punctul 54
-			Articolul 2 punctul 56

Articolul 2 punctul 40			Articolul 2 punctul 57
Articolul 2 punctul 41			Articolul 2 punctul 27
-			Articolul 2 punctele 28-30
			Articolul 2a
Articolul 3			-
Articolul 4 alineatul (1)			Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)			Articolul 3 alineatul (3)
-			Articolul 3 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (3)			Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (4)			
-			
Articolul 4 alineatul (5)			Articolul 3 alineatul (9)
-			Articolele 4-9
Articolul 5 alineatul (1)			Articolul 37 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2)			
Articolul 5 alineatul (3)			Articolul 37 alineatul (3)
-			Articolul 37 alineatul (4)
Articolul 5 alineatele (4) și (5) și articolul 6			-
Articolul 7			Articolul 39

Articolul 8 alineatul (1)			Articolul 40
Articolul 8 alineatul (2)			-
-			Articolul 41
Articolul 9			Articolul 42
Articolul 10 alineatul (1)			Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 10 alineatul (2)			Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 10 alineatul (3)			Articolul 38 alineatul (3)
-			Articolul 38a
Articolul 11 alineatul (1) prima teză și articolul 11 alineatul (3) litera (d) prima și a treia teză			Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (1) literele (a)-(c)			Articolul 10 alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (2)			-
Articolul 11 alineatul (3) litera (a)			Articolul 11
Articolul 11 alineatul (3) literele (b) și (c)			Articolul 13 alineatele (1), (3), (3a) și (3b)
-			Articolul 13 alineatele (1a) (1b)
Articolul 11 alineatul (3) litera (b)			Articolul 13 alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf			Articolul 13 alineatul (5)

Articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf			Articolul 13a alineatul (1)
-			Articolul 13a alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (3) litera (a)			Articolul 13a alineatul (3)
Articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea, al treilea și al patrulea paragraf			Articolul 13a alineatele (4) și (5)
-			Articolul 13a alineatul (6)
Articolul 11 alineatul (3) litera (d) a doua teză			Articolul 13b alineatul (2)
-			Articolul 13b alineatele (1) și (2a)
Articolul 11 alineatul (3) litera (e)			Articolul 13b alineatul (3)
-			Articolele 16 și 17
Articolul 11 alineatul (4) litera (a)			Articolul 10 alineatul (3) litera (a)
-			Articolul 10 alineatul (3) literele (b)-(d)
Articolul 11 alineatul (4) literele (b) și (c)			-
Articolul 11 alineatul (4) litera (d)			Articolul 10 alineatul (3) litera (e)
Articolul 11 alineatul (4) litera (e)			Articolul 10 alineatul (3) litera (f)

-			Articolul 10 alineatul (3) literele (g)-(k)
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf			Articolul 18
Articolul 11 alineatul (5)			-
Articolul 11 alineatul (6)			Articolul 18
-			Articolele 19-35
Articolul 12 alineatul (1) și articolul 12 alineatul (2) până la „la articolul 3,”			Articolul 43 alineatul (1)
Articolul 12 alineatul (2) o parte din prima teză, și anume de la „și raportează Parlamentului European”			Articolul 43 alineatul (2)
Articolul 12 alineatele (3) și (4)			-
Articolul 13			Articolul 44
-			Articolul 45
Articolul 13a			-
Articolul 14			Articolul 46
	Articolul 1		Articolul 1 alineatul (1)
	-		Articolul 1 alineatele (2)-(4)
	-		Articolele 2 și 3
	Articolul 2 alineatul (1)		Articolul 4 alineatul (1)
	-		

	Articolul 2 alineatul (2)		Articolul 4 alineatul (3)
	-		Articolul 5 alineatul (1)
	Articolul 2 alineatul (3)		Articolul 5 alineatul (3)
	Articolul 2 alineatul (4)		Articolul 5 alineatul (2)
	Articolul 2 alineatul (5)		Articolul 5 alineatul (4)
	Articolul 2 alineatul (6)		Articolul 5 alineatul (5)
	-		Articolul 5 alineatul (5a)
	Articolele 3-6		-
	Articolul 7		Articolul 7 alineatul (1a) litera (a)
	Articolul 7 alineatul (2)		Articolul 7 alineatul (1a) litera (c)
	Articolul 7 alineatul (3) prima teză		-
	Articolul 7 alineatul (3) a doua și a treia teză		-
	Articolul 7 alineatul (4)		
			Articolul 6 alineatele (2a) și (3)
	Articolul 7 alineatele (5) și (6)		-
	Articolul 7 alineatul (7)		Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 6 alineatele (4) și (5)
	Articolul 7 alineatele (8) și (9)		-
	-		Articolul 6 alineatul (6)

	Articolul 8 alineatul (1)		Articolul 7 alineatul (1)
	-		Articolul 7 alineatul (1) litera (b) și articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf literele (c) și (d)
	Articolul 8 alineatul (2)		Articolul 7 alineatul (2)
			Articolul 7 alineatul (2) ultima teză
	Articolul 8 alineatul (3)		Articolul 7 alineatul (3)
	Articolul 8 alineatele (4) și (5)		-
	Articolul 8 alineatul (6)		Articolul 7 alineatul (4)
	Articolul 9		Articolul 7a
	Articolul 9a		Articolul 2a
	Articolul 9b		-
	Articolul 10		Articolul 7b
	-		Articolele 9b-18
	Articolul 11		Articolul 30
	Articolul 12 alineatul (1)		Articolul 25 alineatul (1)
	Articolul 12 alineatul (2)		Articolul 25 alineatul (1)
	Articolul 12 alineatul (3)		Articolul 25 alineatul (3)
	-		Articolul 25 alineatul (4)
	Articolul 12 alineatul (4)		Articolul 25 alineatul (2)

	-		Articolele 26-28
	Articolul 12 alineatul (5)		-
	Articolul 13 alineatul (1)		Articolul 9a alineatul (1)
	-		
	Articolul 13 alineatul (2)		Articolul 9a alineatul (3)
	Articolul 13 alineatul (3)		Articolul 9a alineatul (4)
	-		Articolele 32a-34
	Articolul 14		Articolul 19 alineatul (1)
	Articolul 15 alineatul (1)		Articolul 19 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (f)		Articolul 19 alineatul (3)
	-		Articolul 19 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (a)		Articolul 20 alineatele (1) și (2)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) prima teză		Articolul 20 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză		Articolul 20 alineatul (3)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a treia teză		Articolul 20 alineatul (4)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (c)		-

	Articolul 15 alineatul (2) litera (d)		Articolul 20 alineatul (6)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (e)		Articolul 20 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (f)		Articolul 19 alineatul (6) și articolul 23
	Articolul 15 alineatul (3) litera (a)		Articolul 22 alineatul (1)
	-		Articolul 22 alineatele (2), (3) și (5a)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (b)		Articolul 22 alineatul (4)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (c)		Articolul 21 alineatul (1)
	-		Articolul 21 alineatele (1a) și (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (d)		Articolul 19 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera		Articolul 20 alineatul (2) și
	(e)		articolul 22 alineatul (1)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (f)		Articolul 22 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (4)		Articolul 23
	Articolul 15a alineatul (1) și alineatul (3) prima teză		Articolul 35 alineatele (1) și (4)
	Articolul 15a alineatul (2)		Articolul 35 alineatele (2) și (4)
	Articolul 15a alineatul (3) de la a doua la a patra teză		Articolul 35 alineatul (3)
	-		Articolele 37-40

	Articolul 15a alineatul (3) a cincea teză		-
	Articolul 16 alineatul (1)		Articolul 24 alineatul (1)
	Articolul 16 alineatul (2)		Articolul 24 alineatele (2) și (3)
	Articolul 16 alineatul (3)		Articolul 24 alineatul (3)
	Articolul 17		-
	Articolul 18 alineatul (1)		Articolul 41 alineatul (1)
	Articolul 18 alineatul (2)		Articolul 41 alineatul (2)
	Articolul 18 alineatul (3)		Articolul 41 alineatul (3)
	-		Articolele 42-45
	Articolul 19		Articolul 46
	Anexa I		-
	Anexa II		-
		Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
		Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (1)
		-	Articolul 1 alineatele (2) și (3)
		Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (4)
		-	Articolul 1 alineatele (5) și (6) și articolele 2-25
		Articolul 1 alineatul (4) - și articolul 3	-
		Articolul 3a	Articolul 32
		Articolele 4 și 5	-

		Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
			Articolul 26 alineatul (1a)
		Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 26 alineatul (2)
		-	Articolul 26 alineatul (3)
		Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 26 alineatul (4)
		-	Articolul 27 alineatul (1)
		Articolul 6 alineatul (2) al treilea paragraf prima teză	Articolul 27 alineatul (2)
		Articolul 6 alineatul (2) al treilea paragraf a doua și a treia teză	Articolul 27 alineatul (3)
		-	Articolul 27 alineatele (4)-(7c)
		Articolul 6 alineatul (3)	-
		Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 27 alineatul (8)
		Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 26 alineatul (1a)
		Articolul 6 alineatul (6)	Articolul 26 alineatul (2) litera

			(b)
		Articolul 6 alineatele (7)-(9)	Articolul 27 alineatul (8)
		-	Articolele 28 și 30
		Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 33 alineatul (1)
		Articolul 7 alineatul (2)	Articolul 33 alineatul (2)
		Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 33 alineatul (3)
			Articolul 33 alineatul (4)
		-	Articolele 34-45
		Articolele 8 și 10	-
