

Bruselj, 22. junij 2021
(OR. en)

9616/21

Medinstitucionalni zadevi:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DELOVNI DOKUMENT

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	ST 9490/21 + COR1-5
Št. dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Zadeva:	Spremenjeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) – splošni pristop (3. junij 2021)

V Dodatku I vam pošiljamo splošni pristop Sveta glede navedenega predloga in njegovih prilog, ki ga je Svet sprejel na 3798. seji 3. junija 2021.

2013/0186 (COD)

Spremenjeni predlog

UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o izvajanju enotnega evropskega neba

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

¹ UL C [...], [...], str. [...].

² UL C [...], [...], str. [...].

- (1) Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta³, Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta⁴ ter Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ so bile bistveno spremenjene. Ker so potrebne nadaljnje spremembe, bi bilo treba navedene uredbe zaradi jasnosti prenoviti.

-
- ³ Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).
- ⁴ Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).
- ⁵ Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

- (2) Evropski parlament in Svet sta sprejela prvi sveženj zakonodaje o enotnem evropskem nebu, in sicer Uredbo (ES) št. 549/2004, Uredbo (ES) št. 550/2004, Uredbo (ES) št. 551/2004 in Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta⁶, ter tako vzpostavila trdno pravno podlago za brezhiben, interoperabilen in varen sistem upravljanja zračnega prometa (ATM). S sprejetjem drugega svežnja, in sicer Uredbe (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁷, se je nadalje okrepila pobuda o enotnem evropskem nebu z uvedbo konceptov programa uspešnosti in upravljavca omrežja za nadaljnje izboljšanje uspešnosti evropskega omrežja ATM. Uredba (ES) št. 552/2004 je bila razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta⁸, saj so bila v navedeno uredbo vključena pravila, potrebna za interoperabilnost sistemov, sestavnih delov in postopkov ATM.
- (3) Da bi se upoštevale spremembe, uvedene z Uredbo (EU) 2018/1139, je treba vsebino te uredbe uskladiti z vsebino Uredbe (EU) 2018/1139, hkrati pa slednjo uredbo tudi spremeniti.
- (4) V členu 1 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu leta 1944, države podpisnice te konvencije priznavajo, da „ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad zračnim prostorom svojega ozemlja“. In v okviru take suverenosti države članice Unije izvajajo pristojnosti javnega organa pri kontroli zračnega prometa, ob upoštevanju veljavnih mednarodnih konvencij.

⁶ Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

⁷ Uredba (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (UL L 300, 14.11.2009, str. 34).

⁸ Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

- (4a) Ta uredba ne bi smela vplivati na pravice in odgovornosti držav članic na podlagi Čikaške konvencije.
- (5) Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno, redno in trajnostno opravljanje storitev v zračnem prometu, optimizira uporabo zračnega prostora in zmogljivosti, prispeva k vzdržnosti letalstva ter olajšuje prosti pretok blaga, oseb in storitev.
- (6) Da bi si lahko hkrati prizadevali za okrepitev varnostnih standardov v zračnem prometu in izboljšanje splošne uspešnosti ATM in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za splošni zračni promet v Evropi, je treba upoštevati človeški faktor. Države članice bi morale zato podpreti načela „kulture pravičnosti“. Preučiti in upoštevati bi bilo treba mnenja in priporočila strokovne skupine za človekovo razsežnost⁹ enotnega evropskega neba.
- (7) Izboljšanje okoljske uspešnosti ATM tudi prispeva k doseganju ciljev iz Pariškega sporazuma, sporočila Komisije o evropskem zelenem dogovoru, sklepov Sveta o Strategiji Komisije za trajnostno in pametno mobilnost ter Evropske digitalne agende, zlasti z zmanjšanjem emisij iz letalstva.
- (7a) Zračni prostor je skupni vir za vse kategorije uporabnikov, ki ga morajo vsi uporabljati prilagodljivo, da bi zagotovili pravičnost in preglednost, obenem pa upoštevali varnostne in obrambne potrebe držav članic ter njihove zaveze v okviru mednarodnih organizacij.
- (8) Države članice so leta 2004 sprejele splošno izjavo glede vojaških zadev, povezanih z enotnim evropskim nebom¹⁰, na katero znova opozarjajo. V skladu s to izjavo bi morale države članice zlasti okrepiti civilno-vojaško sodelovanje in olajšati sodelovanje med svojimi oboroženimi silami v vseh zadevah, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, če vse zadevne države članice menijo, da je to potrebno, in v takem obsegu, kot se jim zdi potreben.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Glej UL L 96, 31.3.2004, str. 9.

- (9) Odločitve glede vsebine, obsega ali izvedbe vojaških operacij in vojaškega usposabljanja ne sodijo v pristojnost Unije v skladu s členom 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
- (9a) Države članice lahko skupaj s tretjimi državami, če je ustrezno, vzpostavijo funkcionalne bloke zračnega prostora zaradi razvoja boljšega sodelovanja in usklajevanja, da bi okrepili uspešnost omrežja za upravljanje zračnega prometa v okviru enotnega evropskega neba in zmanjšali vpliv na okolje.
- (10) Države članice bi morale imenovati nacionalni nadzorni organ, da bi prevzel naloge, ki se mu dodelijo v skladu s to uredbo. Da se zagotovi dosleden in jasen pregled nad zagotavljanjem storitev v Evropi, bi morali biti nacionalni nadzorni organi dovolj neodvisni in razpolagati z zadostnimi viri. S financiranjem bi bilo treba tem organom zagotoviti predvsem neodvisnost in jim omogočiti, da delujejo v skladu z načeli pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti. Uslužbenci nacionalnih nadzornih organov bi morali delovati neodvisno, zlasti tako, da se izogibajo navzkrižju interesov med izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in opravljanjem svojih nalog. To nacionalnemu nadzornemu organu ne bi smelo preprečiti, da je del regulativnega organa, pristojnega za več reguliranih sektorjev, če slednji izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti, ali da se organizacijsko združi zlasti z nacionalnim pristojnim organom, imenovanim v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139, ali nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco.
- (11)
- (12) Nacionalni nadzorni organi imajo ključno vlogo pri izvajanju enotnega evropskega neba, zato bi morali med seboj sodelovati, da bi omogočili izmenjavo informacij o svojem delu in načelih sprejemanja odločitev, najboljših praks in postopkov, tudi v zvezi z uporabo te uredbe, ter razvili skupen pristop, tudi z okrepljenim sodelovanjem na regionalni ravni. To sodelovanje bi moralo biti redno.
- (13)

- (14) Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa bi moral imeti možnost ponujati storitve v Uniji pod nediskriminatornimi pogoji, če ima certifikat ali je predložil izjavo v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139.
- (14a) V skladu s členom 2(3)(c) Uredbe (EU) 2018/1139 se zadevna uredba, vključno z zahtevami glede certifikatov iz člena 41 Uredbe, ne uporablja za ATM/ANS, ki jih zagotavlja ali daje na voljo vojska. Skladno s tem bi bilo treba države članice pooblastiti tudi za to, da dovolijo izvajanje takšnih navigacijskih služb zračnega prometa v celotnem zračnem prostoru v njihovi pristojnosti ali v njegovem delu, ne da bi izdale certifikat in/ali v celoti ali delno uporabljale to uredbo. V takšnem primeru lahko zadevna država članica zlasti imenuje zadevne vojaške izvajalce služb za izvajanje služb zračnega prometa ali meteoroloških služb (MET) v skladu s to uredbo.
- (14b) Ta uredba ne zahteva certificiranja signalov, ki jih oddajajo globalni satelitski navigacijski sistemi (GNSS).
- (15) Med uporabniki zračnega prostora ne bi smelo biti diskriminacije pri zagotavljanju enakovrednih storitev navigacijskih služb.
- (16) Službe zračnega prometa bi se morale izvajati na izključni podlagi. Za izvajalce takšnih služb bi se morale uporabljati zahteve glede imenovanja in zahteve glede zaščite javnega interesa, zlasti ob upoštevanju nacionalne varnosti in obrambe ter njihovega glavnega kraja poslovanja in lastništva. V zvezi s tem bi bilo treba upoštevati, da je izvajanje služb zračnega prometa, kakor predvideva ta uredba, povezano z izvajanjem pooblastil javnega organa, ki niso ekonomske narave in se zanje zato ne uporabljajo pravila Pogodbe o konkurenci.
- (16a) Države članice bi morale zagotoviti, da njihovo nacionalno pravo ne prepoveduje imenovanja izvajalca služb zračnega prometa zlasti na podlagi tega, ker ima zadevni izvajalec služb glavni kraj poslovanja v drugi državi članici ali je v lasti državljanov te države članice, če uporaba tega nacionalnega prava pomeni neupravičeno omejevanje svobode opravljanja storitev ali svobode ustanavljanja, kar bi bilo treba oceniti glede na posamezen primer v luči vseh zadevnih okoliščin.

- (16b) Državam članicam bi bilo treba omogočiti, da lahko na osnovi svojih analiz varnosti na izključni podlagi lahko določijo enega ali več izvajalcev meteoroloških služb (MET) za celoten zračni prostor v njihovi pristojnosti ali za njegov del, ne da bi jim bilo treba za to izvesti javni razpis.
- (16c) Pomembno orodje za izboljšanje splošne uspešnosti evropskega sistema ATM je sodelovanje med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki bi ga bilo treba spodbujati.
- (17) Države članice lahko na podlagi svojih analiz varnosti dovolijo izvajalcem služb zračnega prometa ali upravljavcem letališč ali skupini upravljavcev letališč, da naročajo storitve komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS), služb za letalske informacije (AIS), služb za podatke o zračnem prometu (ADS), MET, razen če zadevna država članica imenuje samo enega izvajalca MET, ali služb zračnega prometa na terminalih za priletne in aerodromske kontrole. Možnost takega naročanja lahko omogoči večjo prilagodljivost in spodbudi inovacije na področju storitev, ne da bi to vplivalo na varnost in posebne potrebe, tudi vojske, v zvezi z zaupnostjo, interoperabilnostjo, odpornostjo sistema, dostopom do podatkov in varnostjo ATM.
- (18) Kadar se naročajo storitve MET ali služb zračnega prometa za priletno in aerodromsko kontrolo, se zanje ne bi smel uporabljati program uspešnosti iz te uredbe.
- (19)
- (20) Kadar je primerno, bi bilo treba naročanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa izvesti v skladu z Direktivo 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ ter Direktivo 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹², razen če je v tej uredbi določeno drugače, in ob upoštevanju načel enake obravnave, nediskriminacije in preglednosti ter veljavnih določb Pogodbe, zlasti njenih pravil glede svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja.

¹¹ Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

¹² Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

- (21) Upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov zahteva razpoložljivost skupnih informacijskih služb. Da bi omejili stroške takega upravljanja prometa, bi morale cene storitev skupnih informacijskih služb, ki se izvajajo na izključni podlagi, temeljiti na stroških in razumnem pribitku dobička, odobriti pa bi jih morali nacionalni nadzorni organi. Da bi omogočili zagotavljanje storitev, bi morali izvajalcem skupnih informacijskih služb odobriti dostop do ustreznih operativnih podatkov pod poštenimi, razumnimi in nediskriminatornimi pogoji.
- (21a) Da se omogoči prilagodljivo izvajanje služb za podatke o zračnem prometu, je na čezmejni ravni in ravni Unije bistvenega pomena razpoložljivost ustreznih operativnih podatkov v zvezi s splošnim zračnim prometom. Zato bi morali biti taki podatki na voljo ustreznim zainteresiranim stranem pod poštenimi, razumnimi in nediskriminatornimi pogoji. Točnost informacij, vključno z informacijami o statusu zračnega prostora in o posebnih stanjih v zračnem prometu, ter njihovo pravočasno razširjanje civilnim in vojaškim kontrolorjem neposredno vplivata na varnost in učinkovitost operacij, vključno z okoljsko učinkovitostjo letov. Pravočasen dostop do najnovejših informacij o statusu zračnega prostora je bistven za vse strani, ki želijo pri vložitvi ali ponovni vložitvi svojih načrtov letov izkoristiti razpoložljive strukture zračnega prostora.
- (22) Program uspešnosti in ureditev pristojbin bi morala zagotavljati učinkovito, trajnostno in kontinuirano delovanje evropskega sistema ATM, namenjena pa sta tudi povečanju stroškovne učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ki se zagotavljajo pod netržnimi pogoji, in spodbujanju boljše kakovosti storitev. Zato bi morala vključevati ustrezne spodbude. Glede na ta cilj program uspešnosti ne bi smel zajemati storitev, ki se zagotavljajo v skladu s to uredbo. Program uspešnosti bi moral zajemati vse navigacijske službe zračnega prometa, ki jih izvaja imenovani izvajalec služb zračnega prometa ali jih naroči od drugih izvajalcev služb, tudi kadar zadevni izvajalec služb izvaja navigacijske službe zračnega prometa in službe zračnega prometa..
- (22a) Lahko se imenuje organ za oceno uspešnosti, ki svetuje in pomaga Komisiji, pa tudi nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju programa uspešnosti in ureditve pristojbin.
- (23)
- (24)

- (25) Glede na čezmejne in omrežne elemente, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, bi bilo treba uspešnost oceniti na podlagi vseevropskih ciljev uspešnosti.
- (25a) Glede na njihovo poznavanje lokalnih okoliščin bi morale biti za pripravo in sprejemanje osnutkov načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti odgovorne države članice in njihovi nacionalni nadzorni organi. Ti načrti bi morali temeljiti zlasti na prispevkih imenovanega oziroma imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa v zvezi z vsemi navigacijskimi službami zračnega prometa, ki jih zadevni izvajalci služb izvajajo ali naročajo. Za oceno teh načrtov bi morala biti odgovorna Komisija. Nacionalni nadzorni organi bi morali biti odgovorni tudi za spremljanje uspešnosti izvajalcev služb zračnega prometa in po potrebi za naložitev korektivnih ukrepov.
- (26) Osnutki načrtov uspešnosti bi morali vsebovati cilje uspešnosti za rute, sklade z vseevropskimi cilji uspešnosti, in cilje uspešnosti za terminale na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, ob upoštevanju lokalnih okoliščin in soodvisnosti ključnih področij uspešnosti in varnosti, in ustrezati določenim kvalitativnim merilom, da bi se v čim večji meri zagotovilo dejansko doseganje zastavljenih ciljev.
- (27) Za uspešnost omrežja bi se morala uporabljati specifična merila, ob upoštevanju posebne narave funkcij omrežja. Za omrežje bi se morali uporabljati cilji uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.
- (28) Ureditev pristojbin bi morala temeljiti na načelu, da bi morali uporabniki zračnega prostora kriti stroške, ki nastanejo pri zagotavljanju storitev, ki se jim dajo na voljo ali se zanje izvajajo, in sicer niso kriti. V ugotovljene stroške, ki se lahko zaračunavajo uporabnikom zračnega prostora, se lahko vključijo stroški, ki nastanejo v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa s strani nacionalnih organov držav članic, vključno z nacionalnimi pristojnimi organi in nacionalnimi nadzornimi organi ter Eurocontrolom in upravljavcem omrežja. Pristojbine bi morale spodbujati varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko stopnjo varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnili cilje uspešnosti, prav tako pa bi morale prispevati k zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

- (29) Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da poskrbijo za prilagajanje pristojbin za izboljšanje okoljske uspešnosti in kakovosti storitev, zlasti s povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo in zmanjšanimi zamudami, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti. Komisija bi morala izvesti študijo izvedljivosti o učinku prilagajanja pristojbin na zračni promet in zainteresirane strani, pa tudi o tem, kako prilagajanje prispeva k doseganju ciljev enotnega evropskega neba.
- (30)
- (30a) Vzpostaviti bi bilo treba mehanizme, kot so podaljšanje, začasna prekinitve tekočega referenčnega obdobja ali prilagoditev ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju, da bi se obravnavali nepredvidljivi in pomembni dogodki, ki pomembno vplivajo na izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin, kadar je mogoče opaziti znatno odstopanje od napovedi prometa.
- (30b) Brez poseganja v postopek iz člena 258 PDEU bi morala Komisija pregledati, ali države članice izpolnjujejo zahteve iz programa uspešnosti in ureditve pristojbin, ter po potrebi predložiti mnenje o tem, ali so bile te zahteve izpolnjene.
- (31) Zagotoviti bi bilo treba preglednost računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa kot enega od načinov za preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja in posledičnih izkrivljanj.
- (32) Funkcije omrežja bi morale prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa in podpirati doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti. Omogočati bi morale trajnostno, učinkovito in okoljsko optimalno uporabo zračnega prostora in omejenih virov, odražati operativne potrebe pri vzpostavljanju infrastrukture v evropskem omrežju ATM ter nuditi podporo v primeru kriznih razmer v omrežju.

- (32a) Več funkcij omrežja, kot je upravljanje pretoka zračnega prometa, mora centralno usklajevati en sam organ v podporo ukrepom, ki jih sprejmejo države članice in ustrezne operativne zainteresirane strani. Zato bi moral več nalog, ki prispevajo k izvajanju teh funkcij, opravljati upravljavec omrežja, katerega dejavnosti bi morale vključevati vse zadevne operativne zainteresirane strani. Posebne naloge upravljavca omrežja bi bilo treba določiti v tej uredbi. Upravljavca omrežja bi morala imenovati Komisija. Komisija bi morala za opravljanje teh nalog imenovati Eurocontrol, glede na obsežno strokovno znanje te organizacije na področju letalstva, ali kak drug nepristranski in pristojni organ.
- (33) Operativne zainteresirane strani, ki morajo izvajati funkcije omrežja na lokalni in operativni ravni, in države članice bi morale biti v celoti vključene v izvajanje teh funkcij in v postopek odločanja. Skladno s tem bi moral upravljavec omrežja ukrepe sprejemati v okviru sodelovalnega odločanja, zlasti na podlagi posvetovanja z operativnimi zainteresiranimi stranmi in državami članicami ter podrobnih delovnih dogovorov in postopkov za delovanje. V takšnem postopku sodelovalnega odločanja bi moral v kar največji meri prevladati interes omrežja brez poseganja v varnostne in obrambne potrebe, omogočiti pa bi moral reševanje vprašanj in doseganje soglasja, kadar koli je to mogoče. Poleg tega bi bilo treba za zagotovitev ustreznega upravljanja v zvezi z izvajanjem funkcij omrežja ustanoviti odbor za upravljanje omrežja, ki bi zagotavljal ustrezno zastopanje interesov vseh akterjev, ki sodelujejo pri izvajanju teh funkcij. Brez poseganja v posvetovanja odbora za upravljanje omrežja o regulativnih ali strateških odločitvah, na primer odobritvi strateškega načrta za omrežje, bi morali biti ukrepi, sprejeti v okviru sodelovalnega odločanja in s strani odbora za upravljanje omrežja, operativne ali tehnične narave, da se zagotovi vsakodnevno delovanje omrežja v skladu s cilji te uredbe. Treba bi bilo natančno opredeliti pooblastila za odločanje upravljavca omrežja in odbora za upravljanje omrežja, pa tudi področje uporabe postopka sodelovalnega odločanja. Akti, sprejeti v okviru funkcij omrežja, bi morali biti predmet sodnega pregleda, kot je ustrezno v skladu s pogoji iz Pogodbe. I.

(34)

(35)

(36) Zagotavljanje popolnih, visokokakovostnih in pravočasnih letalskih informacij pomembno vpliva na varnost ter olajševanje dostopa do zračnega prostora Unije in možnosti gibanja v njem. Dostop do navedenih podatkov bi bilo treba olajšati z ustrezno informacijsko infrastrukturo.

(37) Varno in učinkovito uporabo zračnega prostora je mogoče doseči le s tesnim sodelovanjem med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora, ki v praksi temelji predvsem na konceptu prilagodljive uporabe zračnega prostora in učinkovitega civilno-vojaškega usklajevanja, kot ga je vzpostavila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). Da bi zagotovili enotno uporabo tega koncepta, bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejetje izvedbenih aktov v okviru omejitev skupne prometne politike in brez poseganja v pristojnosti držav članic za njihov zračni prostor.

(38) Cilj projekta SESAR je omogočiti varen, učinkovit in okoljsko trajnosten razvoj zračnega prometa s posodobitvijo evropskega in svetovnega sistema ATM. Da bi prispevali k njegovi polni učinkovitosti, bi bilo treba zagotoviti ustrezno usklajevanje med fazami projekta. Evropski osrednji načrt ATM bi moral izhajati iz opredelitvene faze projekta SESAR ter prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti.

(39) Koncept skupnih projektov bi moral biti namenjen pravočasni, usklajeni in sinhronizirani uvedbi bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki vplivajo na celotno omrežje. Komisijo bi bilo treba zadolžiti za izvedbo analize stroškov in koristi v zvezi s financiranjem, da bi se pospešilo uvajanje projekta SESAR.

(40) S skladnostjo z zahtevami za sisteme in sestavne dele ATM, določenimi v Uredbi (EU) 2018/1139, bi bilo treba zagotoviti interoperabilnost navedenih sistemov in sestavnih delov v korist enotnega evropskega neba.

(41)

- (42) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, zlasti glede imenovanja organa za oceno uspešnosti, izvajanja programa uspešnosti in ureditve pristojbin, vključno z določanjem vseevropskih ciljev uspešnosti, meril in postopkov za ocenjevanje osnutkov načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti izvajalcev služb zračnega prometa in upravljavca omrežja, ocene in odobritve načrtov uspešnosti, spremljanja uspešnosti, pravil za zagotavljanje informacij o stroških in pristojbinah, vsebine in določitve stroškovne osnove za pristojbine in določitve cen na enoto za navigacijske službe zračnega prometa, mehanizmov spodbud in delitve tveganja, pravil o izvajanju funkcij omrežja, glede imenovanja upravljavca omrežja in pogojev za tako imenovanje ter glede nalog upravljavca omrežja, odbora za upravljanje omrežja, postopka sodelovalnega odločanja in mehanizmov upravljanja omrežja, zahtev v zvezi z razpoložljivostjo operativnih podatkov, uporabe koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora ter uvedbe skupnih projektov in mehanizmov upravljanja, ki se zanje uporabljajo, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹³. Če odbor ne predloži mnenja, Komisija ne bi smela sprejeti osnutka izvedbenega akta.
- (43) S socialnimi organizacijami oziroma organizacijami strokovnega osebja bi se bilo treba posvetovati o vseh predlaganih ukrepih, ki imajo pomembne socialne in tehnološke učinke ter učinke z vidika človeške razsežnosti ali uspešnosti. Posvetovati bi se bilo treba tudi na ravni Unije, z odborom za sektorski dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 98/500/ES¹⁴, in strokovno skupino za človeško razsežnost.
- (44) Kazni, ki so določene za kršitve te uredbe, bi morale biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in ne smejo zmanjšati varnosti.

¹³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

¹⁴ UL L 225, 12.8.1998, str. 27.

(44b) Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečiti, da uporabijo ukrepe, ki so potrebni za zaščito bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Poleg tega ne vpliva na pristojnost držav članic, da sprejmejo določbe v zvezi z organiziranostjo njihovih oboroženih sil. Ta pristojnost držav članic lahko vodi k sprejetju ukrepov, ki njihovim oboroženim silam omogočajo zadosten zračni prostor za ustrezno izobraževanje in usposabljanje. Zato je treba sprejeti zaščitno klavzulo, da se omogoči izvajanje te pristojnosti.

(45)

(46) Ker cilja te uredbe, namreč izvajanja enotnega evropskega neba, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, vendar ga lahko zaradi nadnacionalnega obsega ukrepa bolje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, določenim v členu 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti, določenim v navedenem členu, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa pravila za vzpostavitev in učinkovito delovanje enotnega evropskega neba, da bi okrepili varnostne standarde v zračnem prometu, prispevali k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prevoza ter izboljšali splošno uspešnost upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi ter tako izpolnili zahteve vseh uporabnikov zračnega prostora. Enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje, vse bolj povezan zračni prostor, sistema upravljanja omrežja in upravljanja zračnega prometa, ki temeljita na varnosti, učinkovitosti, interoperabilnosti in tehnoloških posodobitvah, v korist vseh uporabnikov zračnega prostora, državljanov in okolja.
2. Ta uredba se uporablja brez poseganja v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede javnega reda ter v zadeve javne varnosti in obrambe, kot so določene v členu 44. Ta uredba ne vključuje vojaških operacij in usposabljanja. Za ugotavljanje, ali ima uporaba te uredbe učinke na vojaške dejavnosti, in njihovo odpravo se zagotavlja usklajevanje z vojaškimi oblastmi.
3. Ta uredba se uporablja brez poseganja v pravice in dolžnosti držav članic, ki izhajajo iz Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (Čikaška konvencija). V povezavi s tem je cilj te uredbe na zadevnih področjih pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po Čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo navedene določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upošteevane.

4. Ta uredba se uporablja za zračni prostor znotraj regije EUR ICAO, kjer države članice izvajajo službe zračnega prometa. Države članice lahko to uredbo uporabljajo tudi za zračni prostor v njihovi pristojnosti znotraj drugih regij ICAO, pod pogojem, da o tem obvestijo Komisijo in druge države članice.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „služba aerodromske kontrole zračnega prometa“ pomeni službo kontrole zračnega prometa (ATC) za aerodromski promet;
2. „služba za letalske informacije“ pomeni službo, ki je ustanovljena za zagotavljanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju;
- 2a. „Agencija“ pomeni Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu, ustanovljeno z Uredbo (EU) 2018/1139;
3. „izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki izvaja eno ali več navigacijskih služb za splošni zračni promet;
4. „navigacijske službe zračnega prometa (ANS)“ pomenijo službe zračnega prometa, komunikacijske službe, navigacijske in nadzorne službe (CNS), vključno s storitvami, ki ojačujejo signale, ki jih oddajajo sateliti glavnih konstelacij GNSS za namene zračne plovbe; meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu; službe za letalske informacije (AIS) in službe za podatke o zračnem prometu (ADS);
5. „služba kontrole zračnega prometa (ATC)“ pomeni službo, ki se izvaja za:
 - (a) preprečevanje trčenja:
 - (i) med zrakoplovi;

(ii) med zrakoplovi in ovirami na manevrski površini;

(b) pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;

6. „službe za podatke o zračnem prometu“ pomenijo službe, ki zajemajo zbiranje, združevanje in povezovanje operativnih podatkov izvajalcev nadzornih služb, izvajalcev služb MET in AIS ter funkcij omrežja in drugih ustreznih subjektov, ki ustvarjajo operativne podatke, in zagotavljanje obdelanih podatkov za namene kontrole zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa;

8. „upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM)“ pomeni funkcijo, vzpostavljeno z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa, ki pokriva celotno pot leta, tako da omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem možnem obsegu in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih prijavili ustrezni izvajalci služb zračnega prometa;

9. „upravljanje zračnega prometa (ATM)“ pomeni združitev funkcij in služb, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa, vključno z oblikovanjem postopkov letenja) ter so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah operacij;

10. „službe zračnega prometa“ pomenijo različne službe informacij za letenje, službe za alarmiranje, svetovalne službe zračnega prometa in službe ATC (službe območne, priletne in aerodromske kontrole);

11. „blok zračnega prostora“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij v prostoru in času, ki ga sestavlja ena ali več struktur zračnega prostora, znotraj katerega se izvajajo navigacijske službe;

12. „upravljanje zračnega prostora“ pomeni načrtovanje in spremljanje, katerega glavni cilj je optimalna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov zračnega prostora na podlagi kratkoročnih potreb;

13. „struktura zračnega prostora“ pomeni specifičen obseg zračnega prostora, opredeljen z namenom zagotavljanja varnih in optimalnih operacij upravljanja zračnega prometa;

14. „uporabniki zračnega prostora“ pomenijo operatorje zrakoplovov, ki letijo v skladu s splošnimi pravili zračnega prometa;
15. „služba za alarmiranje“ pomeni službo, katere namen je obvestiti ustrezne organizacije o zrakoplovih, ki potrebujejo pomoč v obliki iskanja ali reševanja, ter po potrebi pomagati takim organizacijam;
16. „služba priletne kontrole“ pomeni službo ATC za kontrolirane lete v prihodu in odhodu;
17. „služba območne kontrole“ pomeni službo ATC za kontrolirane lete na kontroliranih območjih;
18. „izhodiščna vrednost“ pomeni vrednost za določitev ciljev uspešnosti, ki je ocenjena z uporabo dejanskih stroškov ali dejanskih stroškov na enoto v letu pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja;
19. „referenčna skupina“ pomeni skupino izvajalcev služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem;
20. „razčlenjena vrednost“ pomeni vrednost, ki se za danega izvajalca služb zračnega prometa pridobi z razčlenitvijo vseevropskega cilja uspešnosti na raven enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa in se uporablja kot referenca za ocenjevanje skladnosti cilja uspešnosti, določenega v osnutku načrta uspešnosti, z vseevropskim ciljem uspešnosti;
21. „certifikat“ pomeni certifikat, kot je opredeljen v členu 3(12) Uredbe (EU) 2018/1139;
22. „skupna informacijska služba (CIS)“ pomeni službo, ki se ukvarja z razširjanjem statičnih in dinamičnih podatkov, da se omogoči izvajanje služb U-space za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov;
23. „komunikacijske službe“ pomenijo letalske fiksne in mobilne službe, namenjene zagotavljanju komunikacij zemlja–zemlja, zrak–zemlja in zrak–zrak za namene ATC;
24. „sestavni deli“ pomenijo materialne predmete, kot je strojna oprema, in nematerialne predmete, kot je programska oprema, od katerih je odvisna interoperabilnost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN);

25. „kontrolirano območje“ pomeni kontroliran zračni prostor, ki se razteza navzgor nad določeno mejo nad Zemljo;
26. „sodelovalno odločanje“ pomeni postopek, v katerem se odločitve sprejemajo na podlagi medsebojnega delovanja in posvetovanja zadevnimi organi z držav članic, operativnimi zainteresiranimi stranmi in po potrebi drugimi akterji, pri čemer se prizadeva za soglasje;
27. „čezmejne službe“ pomenijo navigacijske službe zračnega prometa, ki jih v eni državi članici izvaja izvajalec služb z glavnim krajem poslovanja v drugi državi članici;
28. „izjava“ za namene služb upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa pomeni izjavo, kot je opredeljena v členu 3(10) Uredbe (EU) 2018/1139;
30. „območje zaračunavanja na rutah“ pomeni obseg zračnega prostora, ki se razteza od tal do vključno zgornjega zračnega prostora, kjer se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na rutah in za katerega sta določeni enotna stroškovna osnova in enotna cena na enoto;
31. „EUROCONTROL“ je Evropska organizacija za varnost zračne plovbe, ustanovljena z Mednarodno konvencijo o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960;
32. „evropska mreža za upravljanje zračnega prometa“ (EATMN) pomeni komplet sistemov iz točke 3.1 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139, ki omogočajo, da se navigacijske službe zračnega prometa v Uniji lahko izvajajo, vključno z medsebojnimi povezavami na mejah s tretjimi državami;
33. „evropski osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES¹⁵, kot je bil pozneje spremenjen;
34. „prilagodljiva uporaba zračnega prostora“ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora kakor ga opredeljuje ICAO, ki temelji na osnovnem načelu, da se zračni prostor ne bi smel razumeti kot izključno civilni ali vojaški zračni prostor, temveč kot kontinuum, v katerem je treba upoštevati zahteve vseh uporabnikov, kolikor je to mogoče;

¹⁵ UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

35. „služba informacij za letenje“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;

35b. „funkcionalni blok zračnega prostora“ pomeni blok zračnega prostora, ki temelji na operativnih zahtevah in je določen ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih funkcij zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa ali po potrebi integriranim izvajalcem v vseh funkcionalnih blokih zračnega prostora;

35c. „oblikovanje postopkov letenja“ pomeni vse naloge v zvezi z oblikovanjem postopka instrumentalnega letenja;

36. „splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov, kakor tudi vse premike državnih zrakoplovov (vključno z vojaškimi, carinskimi in policijskimi zrakoplovi), če so ti premiki v skladu s postopki Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), kot je bila ustanovljena s Čikaško konvencijo;

37. „interoperabilnost“ pomeni sklop funkcionalnih, tehničnih in operativnih lastnosti, ki jih morajo imeti sistemi in sestavni deli EATMN kakor tudi postopki za njegovo delovanje, da se zagotovi varno, neprekinjeno in učinkovito delovanje;

38. „meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu (MET)“ pomenijo naprave in storitve, ki posredujejo vremenske napovedi, opozorila, razlage meteoroloških razmer in meteorološka opazanja za navigacijo v zračnem prometu, kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih zagotovijo države članice za letalsko uporabo;

39. „pristojni nacionalni organ“ pomeni subjekte, kot so opredeljeni v točki 34 člena 3 Uredbe (EU) 2018/1139;

40. „nacionalni nadzorni organ“ pomeni nacionalni organ ali organe, ki jim država članica zaupa naloge iz te uredbe;

41. „navigacijske službe“ pomenijo naprave in storitve, ki zrakoplovom zagotavljajo informacije o položaju in času;

42. „krizne razmere v omrežju“ pomenijo stanje nezmožnosti izvajanja služb upravljanja zračnega prometa in /ali navigacijskih služb zračnega prometa na zahtevani ravni zaradi nenavadne ali nepredvidene okoliščine, ki povzroči velik upad zmogljivosti omrežja ali veliko neravnovesje med zmogljivostjo omrežja in povpraševanjem ali velik izpad v pretoku informacij ali celovitosti v enem ali več delih omrežja;
43. „upravljavce omrežja“ pomeni subjekt, ki so mu v skladu s členom 27 zaupane naloge, potrebne za prispevanje k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26;
- 43a. „načrt delovanja omrežja (NOP)“ pomeni načrt, vzpostavljen na podlagi postopka sodelovalnega odločanja, da bi na operativni ravni uveljavili cilje funkcij omrežja in prispevali k ciljem uspešnosti;
- 43b. „načrt strategije omrežja (NSP)“ pomeni načrt, vzpostavljen na podlagi postopka sodelovalnega odločanja, za usmerjanje dolgoročnega razvoja omrežja;
- 43c. „operativni zračni promet“ pomeni vse lete, ki ne izpolnjujejo določb za splošni zračni promet ter za katere so pravila in postopke določili ustrezni nacionalni organi;
44. „operativni podatki“ pomenijo informacije o vseh fazah leta, ki jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč in drugi vpleteni akterji potrebujejo v operativne namene;
- 44a. „operativne zainteresirane strani“ pomenijo civilne in vojaške uporabnike zračnega prostora, civilne in vojaške izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa ter upravljalce letališč;
45. „načrt uspešnosti“ pomeni načrt, ki je namenjen izboljšanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja;
46. „začetek uporabe“ pomeni prvo operativno uporabo po začetni vgradnji ali nadgradnji sistema;
47. „omrežje rut“ pomeni omrežje določenih rut za usmerjanje pretoka splošnega zračnega prometa, kot je potrebno za izvajanje služb ATC;

48. „opredelitvena faza SESAR“ pomeni fazo, ki zajema vzpostavitev in posodabljanje dolgoročne vizije projekta SESAR, povezanega koncepta operacij, ki omogočajo izboljšave v vsaki fazi leta, potrebnih bistvenih operativnih sprememb znotraj mreže EATMN ter potrebnih prednostnih nalog v zvezi z razvojem in uvajanjem;

49. „uvajalna faza SESAR“ pomeni zaporedne faze industrializacije in izvajanja, v katerih se izvajajo naslednje dejavnosti: standardizacija, proizvodnja in certificiranje opreme na zemlji in opreme v zraku ter postopki, potrebni za izvajanje rešitev SESAR (industrializacija), ter nabava, namestitve in začetek uporabe opreme in sistemov, ki temeljijo na rešitvah SESAR, vključno s povezanimi operativnimi postopki (izvajanje);

50. „razvojna faza SESAR“ pomeni fazo, v kateri se izvajajo raziskovalne in razvojne dejavnosti ter dejavnosti potrjevanja, s katerimi naj bi ponudili zrele rešitve SESAR;

51. „projekt SESAR“ pomeni projekt za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, katerega cilj je Uniji zagotoviti visokozmogljivo, standardizirano in interoperabilno infrastrukturo za upravljanje zračnega prometa in ki je sestavljen iz inovacijskega cikla, ki vključuje opredelitveno fazo SESAR, razvojno fazo SESAR in uvajalno fazo SESAR;

52. „rešitev SESAR“ pomeni uporaben rezultat razvojne faze SESAR, ki uvaja nove ali izboljšane standardizirane in interoperabilne operativne postopke ali tehnologije;

53. „nadzorne službe“ pomenijo naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi;

54. „sistem“ pomeni skupino sestavnih delov v zraku in na zemlji kakor tudi vesoljsko opremo, ki so podpora navigacijskim službam zračnega prometa v vseh fazah leta;

56. „območje zaračunavanja na terminalih“ pomeni letališče ali skupino letališč na ozemlju države članice ali držav članic, na katerih se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na terminalih in za katere sta določeni enotna stroškovna osnova in enotna cena na enoto;

57. „nadgradnja“ pomeni vsako spremembo, ki spremeni operativne lastnosti sistema.

Člen 2a

Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Države članice lahko vzpostavijo funkcionalni blok zračnega prostora, da bi vzpostavile boljše sodelovanje in usklajevanje z namenom spodbujanja uspešnosti mreže za upravljanje zračnega prometa v okviru enotnega evropskega neba. Brez poseganja v člen 5(3) do (5a) te uredbe lahko države članice skupaj izvajajo vse ali del svojih obveznosti iz členov 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b in 17 te uredbe ter izvedbenih pravil, sprejetih na njihovi podlagi, na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.
2. Kjer je to ustrezno, lahko sodelovanje vključuje tudi tretje države, ki sodelujejo v funkcionalnih blokih zračnega prostora.
4. Funkcionalni bloki zračnega prostora se vzpostavijo z mednarodnim sporazumom, sklenjenim med zadevnimi državami članicami in, kjer je to ustrezno, zadevnimi tretjimi državami, ki so odgovorne za kateri koli del zračnega prostora, ki ga zajema funkcionalni blok zračnega prostora. Sporazum in seznam obveznosti, ki jih države članice nameravajo izvajati skupaj, se uradno sporočita Komisiji.

POGLAVJE II

NACIONALNI NADZORNI ORGANI

Člen 3

Imenovanje in ustanovitev nacionalnih nadzornih organov ter zahteve v zvezi z njimi

1. Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takemu organu s to uredbo.
2. Nacionalni nadzorni organ svoja pooblastila izvaja nepristransko, neodvisno in pregledno ter je ustrezno organiziran, ima zadostno število osebja, je ustrezno voden in financiran.
3. Nacionalni nadzorni organ je neodvisen od vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kar zadeva njegovo organizacijo, hierarhijo in odločanje, zlasti z izogibanjem nasprotjem interesov z navedenimi izvajalci služb. Ta neodvisnost navedenemu organu in navedenim izvajalcem služb ne preprečuje, da so del iste javne uprave, javnega subjekta ali administracije.

4. Države članice lahko ustanovijo organe, ki so pristojni bodisi za več reguliranih sektorjev bodisi za več področij urejanja v okviru prometnega sektorja, pod pogojem, da ti povezani regulativni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz tega člena. Nacionalni nadzorni organ se lahko glede na svojo organizacijsko strukturo združi z drugimi javnimi organi, zlasti nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003¹⁶, pristojnim nacionalnim organom ali, če je to ustrezno, nacionalnim organom za promet, pod pogojem, da vzpostavljeni skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz tega člena.

9. Države članice uradno obvestijo Komisijo o imenih in naslovih nacionalnih nadzornih organov ter o spremembah teh podatkov in o ukrepih, ki jih sprejmejo za zagotavljanje skladnosti s tem členom.

Člen 4

Naloge nacionalnih nadzornih organov

1. Nacionalni nadzorni organ izvaja naloge, ki so mu dodeljene v skladu s to uredbo, in izvedbene akte, sprejete na podlagi te uredbe, zlasti naslednje naloge:

- (a) preverja skladnost z nacionalnimi varnostnimi in obrambnimi zahtevami ter njihovo izpolnjevanje s strani ponudnikov storitev iz člena 7(1a)(b) in člena 8(4)(d);
- (c) ocenjuje in odobri določitev cen za izvajanje CIS, in sicer v skladu s členom 9;
- (d) pripravi osnutek načrta uspešnosti, vključno z določitvijo meril za dodelitev stroškov in določitev ciljev uspešnosti, spremljanjem uspešnosti in ureditvijo pristojbin in v omejitvah iz členov 10 do 13b, 17 in 19 do 22 ter iz izvedbenih aktov, ki so navedeni v členih 18 in 23;

¹⁶ Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 in 82 Pogodbe (UL L 1, 4.1.2003, str. 1).

- (e) nadzira uporabo Uredbe v zvezi s preglednostjo računov v skladu s členom 25, revidira ali preverja in odobri finančne podatke iz člena 25(4).

3. Vsak nacionalni nadzorni organ v sodelovanju s pristojnim nacionalnim organom, kadar gre za različen subjekt, opravi potrebne dejavnosti za spremljanje, vključno, kot je ustrezno, z inšpekcijskimi pregledi in presojami, da ugotovi, ali subjekti, ki jih nadzira v skladu to uredbo, morebiti ne izpolnjujejo skladnosti z zahtevami iz te uredbe in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe. V primeru neskladnosti nacionalni nadzorni organi odločijo o popravnih ukrepih in jih uveljavijo.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč in zadevni izvajalci CIS upoštevajo kakršne koli izvršilne ukrepe, ki jih v zvezi s tem sprejmejo nacionalni nadzorni organi. V primeru čezmejnih storitev lahko zadevna država članica ali njen nacionalni nadzorni organ zahteva, da mu država članica, v kateri ima ponudnik storitev sedež ali glavno poslovno enoto, ali nacionalni zadevni organ navedene države članice pomaga pri reševanju težav pri izvrševanju. Obe državi članici ali njuna nacionalna nadzorna organa si prizadevata sodelovati v ta namen.

Člen 5

Sodelovanje med nacionalnimi nadzornimi organi

1. Nacionalni nadzorni organi si izmenjujejo informacije, kot je ustrezno, zlasti informacije v zvezi z njihovim delom in postopkom odločanja, najboljšimi praksami in postopki, pa tudi uporabo te uredbe. Nacionalni nadzorni organi so v ta namen lahko udeleženi in sodelujejo v omrežju, ki se redno sestaja.
2. Nacionalni nadzorni organi sodelujejo zlasti v primeru zagotavljanja čezmejnih storitev in zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti druge države članice na podlagi delovnih dogovorov z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri opravljanju svojih nalog spremljanja in nadzora ter pri vodenju preiskav in raziskav.

3. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti dveh ali več držav članic, zlasti v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, zadevne države članice po potrebi sklenejo sporazum o nadzoru zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki ga same ali njihovi organi izvajajo na podlagi te uredbe.

4. V primeru izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru v pristojnosti druge države članice je v sporazumih iz odstavka 3 določeno vzajemno priznavanje nalog iz te uredbe, ki jih opravlja vsaka od držav članic ali njeni organi, in rezultatov opravljanja teh nalog. Prav tako je določeno, kateri nacionalni nadzorni organ je pristojen za naloge iz člena 4(1).

5. Kadar nacionalna zakonodaja to dovoljuje in zaradi regionalnega sodelovanja, lahko nacionalni nadzorni organi tudi sklepajo sporazume o delitvi odgovornosti pri nadzornih nalogah.

5a. O sporazumih iz tega člena se uradno obvesti Komisija.

POGLAVJE III

IZVAJANJE SLUŽB

Člen 6

Izvajanje služb s strani izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

2. Brez poseganja v člene 7, 7a in 8(4) te uredbe ima subjekt, ki izpolnjuje zahteve iz členov 40 in 41 Uredbe (EU) 2018/1139 ter iz delegiranih aktov in izvedbenih aktov, sprejetih na njihovi podlagi, pravico, da uporabnikom zračnega prostora v Uniji pod nediskriminatornimi pogoji zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa.

2a. V primeru, da je država članica izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa odobrila izvzetje iz zahteve po certifikatu v skladu s členom 41(6) Uredbe (EU) 2018/1139, lahko navedena država članica ne glede na odstavek 2 navedenemu izvajalcu služb dovoli, da zagotavlja navigacijske službe zračnega prometa v delu zračnega prostora, ki spadajo v njeno pristojnost, za katere je bilo odobreno to izvzetje, ter v skladu s pogoji iz navedenega člena.

3. Ne glede na odstavek 2 lahko države članice dovolijo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa iz člena 2(3)c) Uredbe (EU) 2018/1139 v celotnem zračnem prostoru ali v delu zračnega prostora v njihovi pristojnosti s strani vojaških organov brez certificiranja in/ali uporabe celotne uredbe ali dela te uredbe. V takšnih primerih zadevna država članica o svoji odločitvi obvesti Komisijo in druge države članice. Izvajanje navedenih služb je v skladu s pogoji iz člena 2(5) Uredbe 2018/1139.

Imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa

1. Države članice zagotavljajo izvajanje storitev zračnega prometa na izključni podlagi v specifičnih blokih zračnega prostora v njihovi pristojnosti. V ta namen države članice posamezno ali skupaj imenujejo enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa. Države članice imajo diskrecijsko pravico pri imenovanju izvajalca(-ev) služb zračnega prometa, pod pogojem, da izvajalec(-ci) služb zračnega prometa izpolnjuje(jo) zahteve iz tega člena.

1a. Izvajalci služb zračnega prometa izpolnjujejo naslednje kumulativne pogoje:

- (a) imajo spričevalo v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139 ali veljavno izjavo v skladu s členom 41(5) Uredbe (EU) 2018/1139, razen če so izvzeti iz zahteve po certificiranju v skladu s členom 2(3)c) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (b) izpolnjujejo nacionalne varnostne in obrambne zahteve;
- (c) njihov glavni kraj poslovanja je na ozemlju države članice in
- (d) države članice ali državljani držav članic imajo v lasti več kot 50 % izvajalca služb in ga dejansko nadzirajo, bodisi neposredno bodisi posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen kadar je drugače določeno s sporazumom s tretjo državo, katerega pogodbenica je Unija.

Z odstopanjem od točk (c) in (d) lahko država članica imenuje izvajalca služb zračnega prometa, ki ima glavno poslovno enoto v tretji državi in/ali ne izpolnjuje pogoja iz točke d) o izvajanju služb zračnega prometa v omejenem delu zračnega prostora, za katerega je pristojna navedena država članica, kadar navedeni del zračnega prostora meji na zračni prostor, za katerega je pristojna navedena tretja država.

2. Za imenovanje izvajalcev služb zračnega prometa ne velja noben pogoj, ki bi od njih zahteval, da:

(a) so v neposredni lasti ali v večinski lasti države članice, ki jih je imenovala, ali njenih državljanov;

(b) imajo glavni kraj poslovanja ali registrirani sedež na ozemlju države članice, ki jih je imenovala;

(c) uporabljajo le zmogljivosti v državi članici, ki jih je imenovala, v primeru, da uporaba takšnih pogojev pomeni neutemeljeno omejitev svobode opravljanja storitev ali svobode ustanavljanja.

3. Države članice določijo pravice in obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci služb zračnega prometa, ki jih imenujejo v skladu s tem členom.

4. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vseh odločitvah v okviru tega člena glede imenovanja izvajalcev služb zračnega prometa v specifičnih blokih zračnega prostora v njihovi pristojnosti.

Člen 7a

Določitev izvajalcev služb MET

1. Države članice lahko posamično ali skupaj določijo izvajalca služb MET na izključni podlagi v celotnem zračnem prostoru ali v delu zračnega prostora, ki je v njihovi pristojnosti, ob upoštevanju varnostnih vidikov.

„2. Države članice Komisijo in druge države članice nemudoma obvestijo o kakršni koli odločitvi, sprejeti na podlagi tega člena.

člen 7b

Odnosi med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa lahko uporabijo službe drugih izvajalcev služb, ki imajo certifikat v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139 ali veljavno izjavo v skladu s členom 41(5) Uredbe (EU) 2018/1139, razen če so izvzeti iz zahteve po certificiranju v skladu s členom 2(3)c) Uredbe (EU) 2018/1139. Takšno sodelovanje se izvaja v skladu s členom 8, kjer je to ustrezno.

Za izvajalce služb zračnega prometa, imenovane v skladu s členom 7, in izvajalce služb MET, imenovane v skladu s členom 7a, morajo takšno sodelovanje odobriti zadevne države članice.

2. Za namene odstavka 1 izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa formalizirajo svoje delovne odnose s pisnimi dogovori ali enakovrednimi pravnimi ureditvami, v katerih so določene posamezne dolžnosti, vključno s finančnimi poravnkami, če je to ustrezno, in nalogami, ki jih prevzame vsak izvajalec. Navedeni dogovori ali ureditve se uradno sporočijo zadevnemu nacionalnemu nadzornemu organu ali organom.

Za izvajalce služb zračnega prometa, imenovane v skladu s členom 7, in izvajalce služb MET, imenovane v skladu s členom 7a, se za pogoje navedenega dogovora uporablja odobritev zadevnih držav članic.

Člen 8

Pogoji v zvezi z izvajanjem služb CNS, AIS, ADS, MET in izvajanjem služb zračnega prometa za priletno in aerodromsko kontrolo

1. Brez poseganja v pravice in obveznosti, ki jih opredeli njihova država imenovanja v skladu s členom 7(3), se lahko imenovani izvajalci služb zračnega prometa odločijo, da pod tržnimi pogoji naročijo storitve služb CNS, AIS ali ADS.

1a. Razen v primerih, kadar so države članice imenovale izvajalca služb MET v skladu s členom 7a, lahko države članice dovolijo izvajalcem služb zračnega prometa, da naročijo storitve služb MET.

1b. Države članice lahko upravljavcem letališč ali skupini upravljavcev letališč dovolijo, da naročijo storitve služb zračnega prometa za aerodromsko kontrolo in/ali storitve služb zračnega prometa za priletno kontrolo.

V takšnih primerih je za razpisne zahteve, vključno z zahtevami glede kakovosti storitev, potrebna odobritev držav članic. Države članice imenujejo izvajalca služb, izbranega na podlagi javnega naročanja iz tega odstavka.

4. Izvajalec služb CNS, AIS, ADS, MET ali služb zračnega prometa za aerodromsko kontrolo ali priletno kontrolo je lahko za izvajanje služb v državi članici izbran in, če je to ustrezno, imenovan le na podlagi javnega naročanja v skladu z odstavki 1, 1a 1ali 1b, pod pogojem, da izpolnjuje naslednje kumulativne pogoje:

- (a) ima certifikat v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139 ali veljavno izjavo v skladu s členom 41(5) Uredbe 2018/1139, razen če je izvzet iz zahteve po certificiranju v skladu s členom 2(3)(c) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (b) njegov glavni kraj poslovanja je na ozemlju države članice;
- (c) države članice ali državljani držav članic imajo v lasti več kot 50 % izvajalca služb in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno bodisi posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen če ni drugače določeno v sporazumu s tretjo državo, katerega pogodbenica je Unija, in
- (d) izvajalec služb je skladen z nacionalnimi varnostnimi in obrambnimi zahtevami.

Z odstopanjem od točk (b) in (c) je lahko vsak izvajalec globalnih satelitskih služb, ki mu je bil odobren certifikat v skladu s členom 41 Uredbe (EU) 2018/1139 za izvajanje služb v Uniji pred sprejetjem te uredbe, izbran za izvajanje takšnih služb v Uniji, tudi če ne izpolnjuje pogojev iz točk (b) in (c).

5. Členi 13, 13a, 13b in 17 ter izvedbena pravila v zvezi s temi členi, sprejeta na podlagi člena 18, se ne uporabljajo za službe MET, ki jih izvajajo izbrani izvajalci služb MET ali izvajalci služb zračnega prometa, imenovani na podlagi postopka javnega naročanja, izvedenega v skladu z odstavkoma 1a in 1b. Zadevni izvajalci služb zračnega prometa nacionalnemu nadzornemu organu in Komisiji za namene spremljanja predložijo ustrezne podatke o uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti iz člena 10(2)a) in na področju varnosti.

Člen 9

Izvajanje skupnih informacijskih služb

1. Kadar se izvajajo službe CIS, so razširjeni podatki celoviti in ustrezne kakovosti, da se omogoči varno in zanesljivo izvajanje služb za upravljanje prometa brezpilotnih zrakoplovov.
 2. Izvajalec služb CIS izpolnjuje naslednje kumulativne zahteve:
 - (a) izpolnjujejo nacionalne varnostne in obrambne zahteve;
 - (b) njihov glavni kraj poslovanja je na ozemlju države članice in
 - (c) države članice ali državljani držav članic imajo v lasti več kot 50 % izvajalca služb in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno bodisi posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen če je drugače določeno v sporazumu s tretjo državo, katerega pogodbenica je Unija.
 3. Stroški, na katerih temelji cena za službe CIS, se prikažejo na računu, ki je ločen od računov za vse druge dejavnosti zadevnega upravljavca, in so dostopni zadevnemu nacionalnemu nadzornemu organu.
- Kadar se službe CIS izvajajo na izključni podlagi, države članice določijo, da cena za službe CIS temelji na fiksnih in spremenljivih stroških zagotavljanja zadevne službe in/ali vključuje pribitek, ki odraža ustrezno ravnotežje med tveganjem in donosnostjo.
4. Za ceno, ki jo določi izvajalec služb CIS, je potrebna ocena in odobritev zadevnega nacionalnega nadzornega organa. Cena takšnih služb je javno dostopna.
 5. Podatke, potrebne za varne operacije brezpilotnih zrakoplovov v zračnem prostoru U-space, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo na nediskriminatorni podlagi, brez poseganja v interese nacionalne varnosti, javnega reda in obrambne politike. Izvajalci služb CIS navedene podatke uporabljajo samo za operativne namene služb, ki jih izvajajo.

Cene dostopa do takih podatkov temeljijo na dodatnih stroških zagotavljanja razpoložljivosti podatkov in na strošku ustvarjanja podatkov, kadar slednji stroški niso kriti v skladu s členom 20 in razen če države članice za kritje takšnih stroškov ne uporabljajo drugih finančnih virov.

Člen 9a

Razpoložljivost in dostop do operativnih podatkov za splošni zračni promet

1. Kar zadeva splošni zračni promet, so zadevni operativni podatki na voljo v realnem času, na nediskriminatorni podlagi in brez poseganja v interese nacionalne varnosti, javnega reda in obrambne politike, s strani vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč in upravitelja omrežja, tudi na čezmejni podlagi in v celotni Uniji. Takšna razpoložljivost koristi certificiranim ali prijavljenim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, vojaškim subjektom, pristojnim za varnostne in obrambne dejavnosti, vojaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikom zračnega prostora in letališčem, pa tudi upravitelju omrežja. Podatki se uporabljajo zgolj v operativne namene.
3. Dostop do zadevnih operativnih podatkov iz odstavka 1 se odobri brezplačno organom, pristojnim za varnost, javni red in obrambo, nacionalnim nadzornim organom, pristojnim nacionalnim organom, upravitelju omrežja ter Agenciji v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139.
4. Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) opredeli posebne operativne podatke, ki jih zajema ta člen, in določi tehnične podrobnosti takšnega zagotavljanja podatkov.

Člen 9b

Organ za oceno uspešnosti

1. Komisija lahko v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) z izvedbenim aktom imenuje neodvisen in nepristranski organ za oceno uspešnosti. Organ za oceno uspešnosti nima regulativne funkcije ali drugega pooblastila za odločanje. Vloga organa za oceno uspešnosti je omejena na zagotavljanje svetovanja in pomoči Komisiji in nacionalnim nadzornim organom na njihovo zahtevo, zlasti v zvezi z zbiranjem, preučevanjem, potrjevanjem in razširjanjem zadevnih podatkov, pa tudi izvajanjem sheme uspešnosti iz členov 10 do 18 in ureditve pristojbin iz členov 19 do 23. Komisija in nacionalni nadzorni organi ostajajo odgovorni za izvajanje svojih nalog in obveznosti v skladu s to uredbo. Komisija nadzira pravilno izvajanje nalog organa za oceno uspešnosti.

2. V primeru, da se Komisija odloči imenovati organ za oceno uspešnosti na podlagi odstavka 1, v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) sprejme podrobna pravila zlasti v zvezi z obdobjem imenovanja organa za oceno uspešnosti, sestavo organa za oceno uspešnosti, postopkom izbire in imenovanja, pa tudi mandatom članov in članic odbora za oceno uspešnosti, vključno s, kjer je to ustrezno, predsednikom organa za oceno uspešnosti, dodatki, stroški in plačilom članov in članic odbora za oceno uspešnosti, nalogami organa za oceno uspešnosti v skladu s to uredbo in v omejitvah iz te uredbe, pa tudi posebnimi nalogami financiranja dejavnosti organa za oceno uspešnosti.

Člen 10

Program uspešnosti

1. Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja omrežja na enotnem evropskem nebu, se za navigacijske službe zračnega prometa in upravljanje omrežja v skladu s tem členom in členi 11 do 18 uporablja program uspešnosti.

2. Program uspešnosti se izvaja v referenčnih obdobjih, ki trajajo najmanj tri leta in največ pet let. Program uspešnosti vključuje:

- (a) vseevropske cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti za vsako referenčno obdobje;
- (b) načrte uspešnosti, ki vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti in, kjer je to ustrezno, sisteme spodbud na ključnih področjih uspešnosti iz točke (a) za vsako referenčno obdobje;
- (c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti, navedenih v točki (a), in ob upoštevanju zadevnih kazalnikov varnosti, opredeljenih v usklajevanju z Agencijo.

3. Program uspešnosti iz odstavkov 1 in 2 temelji na:

- (a) zbiranju, potrjevanju, proučevanju, vrednotenju in razširjanju ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanjem omrežja ter pridobljenih od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, upravljavci letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, pristojnimi nacionalnimi organi, in drugimi nacionalnimi organi, Agencijo, upravljavcem omrežja in EUROCONTROLOM;
- (b) ključnih kazalnikov uspešnosti za določanje ciljev na ključnih področjih uspešnosti iz odstavka 2(a);
- (c) kazalnikov za spremljanje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti iz odstavka 2(a) in zadevnih kazalnikov varnosti, opredeljenih v usklajevanju z Agencijo;
- (cc) metodologiji za izračun razčlenjenih vrednosti;
- (d) načelih, ki urejajo vzpostavitev načrtov uspešnosti in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa ter za upravljanje omrežja, pa tudi vsebino takšnih načrtov;
- (e) ocenjevanju osnutkov načrtov in ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa in upravljanje omrežja;
- (f) spremljanju načrtov uspešnosti, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja na revizijo načrtov in ciljev uspešnosti ter na revizijo vseevropskih ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju;
- (g) primerjavi izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, kjer je to ustrezno;
- (h) sistemih spodbud, vključno z uporabo tako pozitivnih spodbud kot odvratilnih finančnih dejavnikov, kadar izvajalec služb zračnega prometa v referenčnem obdobju presega ali ne izpolnjuje ustreznih zavezujočih ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa, razen kadar do tega nedoseganja ali preseganja pride iz razlogov, ki niso v pristojnosti izvajalca služb zračnega prometa;
- (i) mehanizmih delitve tveganja v zvezi s prometom in stroški;
- (j) časovnih razporedih za določanje ciljev, oceno načrtov in ciljev uspešnosti, spremljanje in primerjalno analizo;

- (l) mehanizmi za obravnavanje nepredvidljivih in pomembnih dogodkov, ki pomembno vplivajo na izvajanje programa uspešnosti in ureditve pristojbin.
4. Pri določitvi ciljev uspešnosti, vključenih v načrte uspešnosti, pripravo in ocenjevanje osnutkov načrtov uspešnosti, vključno z dodelitvijo stroškov med službami, pa tudi spremljanje in primerjavo uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja omrežja, se upošteva učinek lokalnih okoliščin, pa tudi dejavniki, ki niso pod nadzorom ponudnika služb zračnega prometa in upravljavca omrežja.

Člen 11

Določitev vseevropskih ciljev uspešnosti

1. V skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3) in z odstavkoma 2 in 3 tega člena Komisija sprejme vseevropske cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah na ključnih področjih uspešnosti iz člena 10(2)a) za vsako referenčno obdobje in določi trajanje navedenega obdobja. Komisija lahko v povezavi z navedenimi vseevropskimi cilji uspešnosti določi dopolnilne izhodiščne vrednosti, opozori na mejne vrednosti, razčlenjene vrednosti in referenčne skupine, da bi omogočila oceno in odobritev osnutkov načrtov uspešnosti v skladu z merili iz člena 13(3) in (3a) ter člena 13a.
2. Vseevropski cilji uspešnosti iz odstavka 1 se opredelijo na podlagi naslednjih bistvenih meril:
- (a) prizadevajo si za postopne izboljšave v zvezi z okoljsko, operativno in gospodarsko uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa;
- (b) so realistični in dosegljivi v zadevnem referenčnem obdobju ter omogočajo učinkovito, trajnostno in zanesljivo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, hkrati pa spodbujajo dolgoročni tehnološki razvoj;

(c) upoštevajo gospodarske in operativne okoliščine referenčnega obdobja, vključno z napovedmi prometa in operativnimi podatki, ter soodvisnostjo ključnih področij uspešnosti iz člena 10(2)a) in potrebo po uresničevanju okoljskih ciljev EU;

(d) upoštevajo kazalnike varnosti iz člena 10(2)(c).

3. Komisija se pri pripravi svojih sklepov o vseevropskih ciljih uspešnosti posvetuje in zbira vse potrebne prispevke nacionalnih organov, EUROCONTROLA in operativnih deležnikov, lahko pa zahteva mnenje organa za oceno uspešnosti, kadar je bil organ za oceno uspešnosti imenovan v skladu s členom 9b.

Člen 13

Načrti uspešnosti in cilji uspešnosti navigacijske službe zračnega prometa

1. Države članice za vsako referenčno obdobje individualno ali kolektivno na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora sprejmejo osnutek načrta uspešnosti, kot ga pripravi nacionalni nadzorni organ, če je to ustrezno, z vnosi drugih nacionalnih organov, zlasti na podlagi vnosov imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa, v zvezi z vsemi navigacijskimi službami zračnega prometa, ki jih izvaja ta izvajalec služb in, kjer je to ustrezno, naroča od drugih izvajalcev.

Osnutki načrta uspešnosti se sprejme po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja.

1a. Pred začetkom vsakega referenčnega obdobja vsak nacionalni nadzorni organ določi merila za dodelitev stroškov, ki so skupni navigacijskim službam zračnega prometa na rutah in na terminalih med obema kategorijama služb, ob upoštevanju načela povezanosti s stroški. To informacijo vključi v osnutek načrta uspešnosti. Nacionalni nadzorni organ zagotovi, da so stroškovne osnove za pristojbine skladne s temi merili in zahtevami iz člena 20.

1b. Za vsako referenčno obdobje vsak nacionalni nadzorni organ določi in vključi v osnutek načrta uspešnosti, na ključnih področjih uspešnosti iz člena 10(2)(a), cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti in cilji uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih. V navedenih osnutkih načrtov uspešnosti se upošteva evropski osrednji načrt ATM ter medsebojne odvisnosti med ključnimi področji uspešnosti iz člena 10(2)(a) in potreba po izpolnitvi zadevnih varnostnih zahtev EU in okoljskih ciljev EU.

2. Osnutki načrta uspešnosti iz odstavka 1 vključujejo ustrezne informacije, zlasti napovedi glede prometa in operativne podatke, ki jih zagotovita EUROCONTROL in upravljavec omrežja ali lokalni viri, kot je to ustrezno.

Pri pripravi osnutka načrta uspešnosti se nacionalni nadzorni organ posvetuje s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in po potrebi z vojaškimi organi, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji, pa tudi pristojnim nacionalnim organom, če sta nacionalni nadzorni organ in pristojni nacionalni organ različna subjekta. Preveri se skladnost z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe.

3. Skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ki se vključijo v osnutek načrta uspešnosti, z vseevropskimi cilji uspešnosti se določi ob upoštevanju lokalnih okoliščin in medsebojnih odvisnosti med ključnimi področji uspešnosti iz člena 10(2)(a) in varnostjo ter v skladu z vsemi naslednjimi meriliali njihovim delom:

(a) primerjavo ciljev uspešnosti iz osnutka načrta uspešnosti z razčlenjenimi vrednostmi, če so bile te razčlenjene vrednosti določene v povezavi z vseevropskimi cilji uspešnosti;

(b) vrednotenjem izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in dodatno za celotno obdobje, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti;

(c) primerjavo načrtovane ravni uspešnosti zadevnega izvajalca služb zračnega prometa v ustrezni referenčni skupini.

V oceno skladnosti s cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti niso všteti stroški iz točk (b), (d) in (e) člena 20(3).

3a. Poleg tega mora sprejeti osnutek načrta uspešnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) ključne predpostavke, ki se uporabljajo kot podlaga za določanje ciljev in za ukrepe, namenjene doseganju ciljev v referenčnem obdobju, vključno z izhodiščnimi vrednostmi, napovedmi prometa in uporabljenimi gospodarskimi predpostavkami, morajo biti točne, ustrezne in skladne v času priprave načrta uspešnosti;

(b) sprejeti osnutek načrta uspešnosti mora biti popoln v smislu podatkov in podpornega gradiva;

(c) stroškovne osnove za pristojbine morajo biti skladne s členom 20.

3b. Sprejeti osnutki načrtov uspešnosti so javno dostopni, brez poseganja v zaupnost občutljivih informacij.

5. Sprejeti osnutki načrtov uspešnosti se predložijo Komisiji v oceno in odobritev v skladu s členom 13a.

Člen 13a

Ocena ciljev uspešnosti in načrtov uspešnosti s strani Komisije

1. Komisija oceni cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in sprejete osnutke načrtov uspešnosti iz člena 13 v skladu z merili in pogoji iz člena 13(3) in (3a).

2. Kadar se skladnost ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah z vseevropskimi cilji uspešnosti ne da ugotoviti na podlagi meril iz člena 13(3), Komisija oceni, ali je mogoče odstopanje od teh meril upravičiti z lokalnimi okoliščinami in/ali medsebojnimi odvisnostmi med ključnimi področji uspešnosti iz člena 10(2)(a) z vidika informacij iz osnutkov načrtov uspešnosti in varnostnih načel. Če je to mogoče, se šteje, da so cilji uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah skladni z vseevropskimi cilji.

Komisija lahko dovoli odstopanje ciljev uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah od vseevropskih ciljev uspešnosti v zvezi s stroškovno učinkovitostjo ali po potrebi s ključnimi področji uspešnosti glede zmogljivosti, da se za navedene službe zagotovi skladnost ciljev uspešnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti v zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede okolja. Odstopanja bodo dovoljena tudi zato, da se omogoči skladnost z ustreznimi varnostnimi zahtevami EU iz Uredbe (EU) 2018/1139 ter izvedbenih in delegiranih aktov, sprejetih na podlagi navedene uredbe.

3. Kadar Komisija ugotovi, da sprejeti osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje merila in pogoje iz člena 13(3) in (3a) v povezavi z odstavkom 2 tega člena, ga odobri v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

4. Kadar Komisija ugotovi, da obstajajo dvomi glede skladnosti osnutka načrta uspešnosti z merili in pogoji iz člena 13(3) in (3a) v povezavi z odstavkom 2 tega člena, začne podroben pregled tega osnutka načrta uspešnosti in od zadevne države članice po potrebi zahteva dodatne informacije.

5. Kadar Komisija po izvedbi podrobnega pregleda ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti izpolnjuje merila in pogoje iz člena 13(3) in (3a) v povezavi z odstavkom 2 tega člena, ga odobri v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

Kadar pa Komisija ugotovi, da osnutek načrta uspešnosti ni v skladu z navedenimi merili in pogoji, sprejme sklep o popravnih ukrepih, ki naj jih zadevna(-e) država(-e) članica(-e) sprejme(jo), v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) Komisiji sporoči(jo) ukrepe, ki jih je sprejela oziroma ki so jih sprejele na podlagi navedenega sklepa, ter informacije, s katerimi dokazuje(jo), da so navedeni ukrepi skladni z navedenim sklepom.

Kadar Komisija ugotovi, da navedeni ukrepi zadoščajo za zagotovitev skladnosti z njenim sklepom, o tem uradno obvesti zadevno(-e) državo(-e) članico(-e) in odobri osnutek načrta uspešnosti v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

Kadar Komisija ugotovi, da navedeni ukrepi ne zadoščajo za zagotovitev skladnosti z njenim sklepom, o tem uradno obvesti zadevno državo članico in po potrebi sprejme ukrepe za odpravo neskladnosti, vključno z ukrepi iz člena 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

6. Osnutke načrtov uspešnosti, ki jih je Komisija odobrila v skladu s tem členom, zadevne države članice sprejmejo kot dokončne načrte in so javno dostopni, brez poseganja v zaupnost občutljivih informacij.

Člen 13b

Spremljanje uspešnosti

1. Nacionalni nadzorni organ, v sodelovanju s pristojnim nacionalnim organom, kadar je ta drug subjekt, oceni, ali navigacijske službe zračnega prometa, ki se izvajajo v zračnem prostoru v njegovi pristojnosti, izpolnjujejo cilje uspešnosti iz načrtov uspešnosti, ki so bili odobreni v skladu s členom 13a, ali se ti načrti izvajajo pravilno in ali bo izvedel pozitivne ali negativne spodbude na podlagi sistemov iz člena 10(3)(h).

2. Nacionalni nadzorni organ izdaja redna poročila o spremljanju uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih izvajajo imenovani izvajalci služb zračnega prometa, ter javno objavlja rezultate teh ocen, brez poseganja v zaupnost občutljivih informacij.

Imenovani izvajalci služb zračnega prometa zagotovijo informacije in podatke, potrebne za takšno spremljanje. To vključuje informacije in podatke v zvezi z dejanskimi stroški izvedenih storitev in po potrebi brez poseganja v zaupnost občutljivih informacij ter podatke v zvezi z dejanskimi stroški storitev, ki so jih zagotovili drugi izvajalci storitev.

2a. Kadar cilji uspešnosti iz načrtov uspešnosti niso doseženi ali načrt uspešnosti ni pravilno izveden, nacionalni nadzorni organ oceni, ali je razlog za to v tem, da so varnostna načela ali zunanji dejavniki izven kontrole izvajalca služb zračnega prometa. Nacionalni nadzorni organ še posebej oceni vpliv kakršnih koli škodljivih učinkov ukrepov, sprejetih zaradi izboljšanja splošnega delovanja omrežja, na dejansko uspešnost izvajalca služb zračnega prometa. Če neustrezne uspešnosti ni mogoče upravičiti z varnostnimi načeli ali zunanjimi dejavniki, nacionalni nadzorni organ zahteva, da izvajalec služb zračnega prometa izvede popravne ukrepe.

2b. Pri finančnih spodbudah in odvračilnih finančnih dejavnikih se upošteva poslabšanje storitve; te spodbude in dejavniki so sorazmerni z obsegom razlike med doseženo uspešnostjo in cilji uspešnosti iz odobrenih načrtov uspešnosti.

Finančne spodbude in odvračilni finančni dejavniki se lahko uporabljajo le takrat, kadar je mogoče presežno ali neustrezno uspešnost pripisati zadevnemu izvajalcu služb zračnega prometa. Takšni odvračilni finančni dejavniki ne bodo taki, da bi vplivali na finančno vzdržnost zadevnega izvajalca služb zračnega prometa ter na varnost in kakovost zagotavljanja storitev.

3. Komisija redno ocenjuje splošno doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti in predstavlja rezultate odboru iz člena 37(1).

Člen 16

Načrt uspešnosti omrežja

1. Upravljavca omrežja za vsako referenčno obdobje v skladu s postopkom sodelovalnega odločanja iz člena 27(7) pripravi osnutek načrta uspešnosti omrežja za vse funkcije omrežja.

Osnutek načrta uspešnosti omrežja se pripravi po določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in pred začetkom zadevnega referenčnega obdobja. Vključuje cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti iz člena 10(2)(a).

2. Osnutek načrta uspešnosti omrežja se predloži Komisiji v oceno in sprejetje.

2a. Komisija oceni osnutek načrta uspešnosti omrežja na podlagi naslednjih bistvenih meril:

(a) upoštevanja izboljšav uspešnosti skozi čas za referenčno obdobje, ki ga zajema načrt uspešnosti, in za časovni okvir, ki zajema predhodno referenčno obdobje in referenčno obdobje, zajeto v načrtu uspešnosti, ter prispevka k vseevropskim ciljem uspešnosti;

(b) popolnosti in skladnosti osnutka načrta uspešnosti omrežja v smislu podatkov in podpornega gradiva, vključno s ključnimi predpostavkami, ki se uporabljajo, in napovedmi prometa.

2b. Kadar Komisija ugotovi, da je osnutek načrta uspešnosti omrežja popoln in odraža ustrezne izboljšave uspešnosti, osnutek načrta uspešnosti omrežja sprejme kot dokončni načrt. V nasprotnem primeru Komisija od upravljavca omrežja zahteva, da predloži revidiran osnutek načrta uspešnosti omrežja.

Člen 17

Revizija ciljev uspešnosti in načrtov uspešnosti v referenčnem obdobju

1. Kadar v referenčnem obdobju vseevropski cilji uspešnosti niso več ustrezni glede na bistveno spremenjene okoliščine ali varnostna načela in kadar je revizija enega ali več ciljev potrebna in sorazmerna, Komisija revidira navedene vseevropske cilje uspešnosti. Za tak sklep se uporablja člen 11.

Kadar po taki reviziji cilji uspešnosti iz načrtov uspešnosti, sprejetih v skladu s členom 13a(6), niso več skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, države članice revidirajo te načrte glede na zadevne cilje uspešnosti. Za revizijo teh načrtov se uporabljata člena 13 in 13a. Posvetovanje iz člena 13(2) je lahko za namene tega odstavka omejeno na cilje uspešnosti in dele osnutkov načrtov uspešnosti, na katere revizija vpliva neposredno ali posredno.

Po reviziji iz prvega pododstavka upravljavec omrežja pripravi nov osnutek načrta uspešnosti omrežja. Za sprejetje tega novega načrta se uporablja člen 16.

2. Sklep o revidiranih vseevropskih ciljih uspešnosti iz odstavka 1 vključuje prehodne določbe za obdobje do začetka uporabe dokončnih revidiranih načrtov uspešnosti. Revidirani vseevropski cilji in prehodne določbe se ne uporabljajo retroaktivno.

2a. V primeru kriznih razmer v omrežju, ki preprečujejo objavo zanesljivih napovedi prometa, prehodne določbe iz odstavka 2 lahko vključujejo začasno ustavitev sistema delovanja, dokler niso na voljo nove zanesljive napovedi. V takem primeru Komisija v sklepu iz odstavka 1 opredeli povezane pogoje, vključno s potrebnimi prilagoditvami pristojbin, ki se uporabljajo.

3. Države članice lahko revidirajo enega ali več ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju, kadar so dosežene mejne vrednosti opozarjanja ali kadar se dokaže, da prvotni podatki, predpostavke in razlogi, na katerih temeljijo cilji uspešnosti, v znatnem in trajnem obsegu niso več točni zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrta uspešnosti ni bilo mogoče predvideti.

V takem primeru države članice revidirajo načrte uspešnosti z vidika zadevnih ciljev, v skladu s postopki iz členov 13 in 13a. Posvetovanje iz člena 13(2) je lahko za namene tega odstavka omejeno na cilje uspešnosti in dele osnutkov načrtov uspešnosti, na katere revizija vpliva neposredno ali posredno.

Člen 18

Izvajanje programa uspešnosti

Komisija za izvajanje programa uspešnosti z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 10(3), 11, 13, 13a, 13b, 16 in 17, zlasti v zvezi s pripravo, oceno, odobritvijo in revizijo načrtov uspešnosti, določitvijo ciljev uspešnosti, spremljanjem uspešnosti, metodologijo primerjanja, sistemi spodbud, sprejetjem popravnihih ukrepov ter časovnim razporedom vseh postopkov.

Člen 19

Načela za ureditev pristojbin

1. Brez poseganja v možnost držav članic, da financirajo izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa iz tega člena z javnimi sredstvi, se za uporabnike zračnega prostora določajo, zaračunavajo in izvršujejo pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa v skladu s členom 15 Čikaške konvencije in tem členom ter členi 20 do 22 in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi člena 23. Ureditev pristojbin, določena v tem členu in v členih 20 do 22, je v skladu s sistemom preletnih pristojbin, ki ga je vzpostavil Eurocontrol, zlasti z Eurocontrolovimi načeli za določanje stroškovne osnove za pristojbine na zračnih poteh in za izračun cen na enoto.
2. Pristojbine temeljijo na stroških izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, nastalih v zvezi z izvajanjem storitev in funkcij ki so na voljo uporabnikom zračnega prostora v fiksnih referenčnih obdobjih, kot so opredeljena v členu 10(2), ali so v njihovo korist. Navedeni stroški lahko vključujejo razumen donos na sredstva.
3. Pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, da bi dosegli visoko raven varnosti in stroškovne učinkovitosti ob hkratnem zmanjševanju vpliva letalstva na okolje.

5. Prihodki, ki jih prejme izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa od pristojbin, zaračunanih uporabnikom zračnega prostora v skladu s tem členom, se ne uporabljajo za financiranje storitev, ki jih izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izvaja pod tržnimi pogoji v skladu s členom 8, ali za financiranje katere koli druge komercialne dejavnosti, ki jo opravlja ta izvajalec.

6. Finančni podatki o ugotovljenih in dejanskih stroških imenovanih izvajalcev služb zračnega prometa se sporočijo nacionalnim nadzornim organom.

Člen 20

Stroškovne osnove za pristojbine

1. Stroškovne osnove za pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa so sestavljene iz ugotovljenih stroškov, kot je določeno v načrtih uspešnosti, sprejetih v skladu s členom 13a(6), povezanih z izvajanjem navedenih storitev na zadevnem območju zaračunavanja na rutah in območju zaračunavanja na terminalih.

2. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo stroške zadevnih objektov in naprav ter storitev, stroške kapitala in amortizacije sredstev ter stroške vzdrževanja, delovanja, vodenja in upravljanja ter druge stroške osebja.

3. Ugotovljeni stroški iz odstavka 1 vključujejo tudi naslednje stroške:

(b) stroške v zvezi z nadzorom navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih imajo nacionalni nadzorni organi, pristojni nacionalni organi in drugi nacionalni organi, kadar tako odloči država članica;

(c) stroške, ki jih imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa, kadar tako odloči država članica;

(d) stroške, ki jih imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi s funkcijami omrežja, zlasti v zvezi s sodelovanjem z upravljavcem omrežja in drugimi funkcijami iz člena 2(9);

(e) stroške, ki izhajajo iz Eurocontrolove Mednarodne konvencije o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960, kakor je bila nazadnje spremenjena, kadar tako odloči država članica.

4. Ugotovljeni stroški ne vključujejo stroškov kazni, ki jih naložijo države članice v skladu s členom 42.

5. Stroški, ki se nanašajo na navigacijske službe zračnega prometa na rutah in navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, se porazdelijo v skladu z merili, ki jih določijo nacionalni nadzorni organi v skladu s členom 13(1a). Navzkrižno subvencioniranje med storitvami navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih ni dovoljeno. Navzkrižno subvencioniranje med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz navedenih dveh kategorij je dovoljeno le, če je to upravičeno iz objektivnih razlogov in na podlagi pregledne identifikacije v skladu s členom 25(3).

6. Imenovani izvajalci služb zračnega prometa predložijo podrobne podatke o svoji stroškovni osnovi nacionalnemu nadzornemu organu in Komisiji. V ta namen se stroški razčlenijo z razlikovanjem med stroški osebja, operativnimi stroški, ki niso stroški osebja, stroški amortizacije, stroški kapitala, stroški iz člena 20(3) ter izrednimi stroški.

Člen 21

Območje zaračunavanja in cene na enoto

1. Za posamezno koledarsko leto in vsako območje zaračunavanja se določijo cene na enoto na podlagi ugotovljenih stroškov in napovedi prometa, določenih v načrtih uspešnosti, ter veljavnih prilagoditev, ki izhajajo iz prejšnjih let, in drugih prihodkov.

1a. Države članice brez poseganja v prvi pododstavek člena 20(5) pred začetkom referenčnega obdobja opredelijo območja zaračunavanja za navigacijske službe zračnega prometa in tudi, kateri izvajalci služb zračnega prometa spadajo na področje uporabe posameznega območja zaračunavanja. Komisija z izvedbenim aktom, sprejetim v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), opredeli pogoje, v skladu s katerimi lahko države članice v referenčnem obdobju spremenijo ali vzpostavijo novo območje zaračunavanja na terminalih.

2. Cene na enoto določijo države članice, Komisija pa preveri, ali so v skladu s členom 19, členom 20 in tem členom. Kadar Komisija ugotovi, da cena na enoto ne izpolnjuje navedenih zahtev, zadevna država članica ceno na enoto ustrezno pregleda in jo ustrezno spremeni.

Člen 22

Določanje pristojbin

1. Za uporabo storitev navigacijskih služb zračnega prometa se uporabnikom zračnega prostora pod nediskriminatornimi pogoji naložijo pristojbine, pri čemer se upošteva relativna proizvodna zmogljivost različnih zadevnih tipov zrakoplovov. Pri zaračunavanju pristojbin različnim uporabnikom zračnega prostora za uporabo iste storitve se med njimi ne razlikuje glede na njihovo državljanstvo ali kategorijo.
2. Pristojbina na rutah za storitve navigacijskih služb zračnega prometa za določen let na določenem območju zaračunavanja na rutah se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na rutah, in enot služb na rutah za navedeni let.
3. Pristojbina na terminalih za storitve navigacijskih služb zračnega prometa za določen let na določenem območju zaračunavanja na terminalih se izračuna na podlagi cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na terminalih, in enot služb na terminalih za navedeni let. Za izračun pristojbine na terminalih se prilet in odhod štejeta za en sam let.
4. Dovolj se lahko izvzete nekaterih uporabnikov zračnega prostora ali letov iz pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti tistih, ki uporabljajo lahke in državne zrakoplove oziroma, ki se opravljajo z njimi, če se stroški takega izvzetja krijejo z drugimi viri in se ne prenesejo na druge uporabnike zračnega prostora.
5. Da bi izvajalce služb zračnega prometa in uporabnike zračnega prostora spodbudili k podpori izboljševanju okoljske uspešnosti ali kakovosti storitev, na primer z uporabo razpoložljivih poti letenja z najučinkovitejšo porabo goriva, povečano uporabo trajnostnih alternativnih goriv, povečano zmogljivostjo, zmanjšanimi zamudami in trajnostnim razvojem, ob hkratnem ohranjanju najvišje ravni varnosti, se pristojbine lahko prilagajajo, zlasti za izvajanje evropskega osrednjega načrta ATM. Prilagajanje je sestavljeno iz finančnih prednosti ali neugodnosti in je za izvajalce služb zračnega prometa dohodkovno nevtralno.

5a. Komisija v posvetovanju z državami članicami, izvajalci služb zračnega prometa in uporabniki zračnega prometa opravi študijo izvedljivosti o vplivu prilagajanja pristojbin na zračni promet in deležnike, vključno s potmi letov, zmogljivostjo, sestavo flote in stroški uporabnikov zračnega prometa, ter o mehanizmih za zagotovitev dohodkovne nevtralnosti izvajalcev služb zračnega prometa. Ta študija zajema tudi prispevek navedenega prilagajanja k doseganju ciljev enotnega evropskega neba iz člena 1(1) in sporočila Komisije o evropskem zelenem dogovoru, ob upoštevanju vidikov konkurenčnosti, obstoječih sistemov spodbud in drugih znanih alternativ. Komisija lahko na podlagi te študije sprejme smernice, s katerimi državam članicam omogoči prostovoljno izvajanje prilagajanja pristojbin.

Člen 23

Izvajanje ureditve pristojbin

Komisija za izvajanje ureditve pristojbin z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), sprejme podrobne zahteve in postopke v zvezi s členi 19, 20, 21 in 22, zlasti glede stroškovnih osnov in ugotovljenih stroškov, določanja cen na enoto in mehanizmov delitve tveganja ter prilagajanja pristojbin.

Člen 24

Pregled skladnosti s programom uspešnosti in ureditvijo pristojbin

1. Komisija redno pregleduje skladnost, zlasti nacionalnih nadzornih organov, držav članic s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih 18 in 23. Komisija ravna na podlagi posvetovanja z organom za oceno uspešnosti, kadar je ta organ imenovan v skladu s členom 9b, in nacionalnimi nadzornimi organi.
2. Kadar Komisija utemeljeno sumi na neskladnosti z določbami iz odstavka 1, lahko začne preiskavo. Preiskavo konča v štirih mesecih, potem ko je opravila zaslišanje države članice in zadevnega nacionalnega nadzornega organa.

3. Brez poseganja v člen 41(1) Komisija rezultate preiskave deli z državo članico ter po potrebi z zadevnimi službami zračnega prometa in lahko izda mnenje o tem, ali je navedena država članica skladna s členi 10 do 17 in 19 do 22 ter izvedbenimi akti, ki so navedeni v členih 18 in 23. O tem mnenju uradno obvesti zadevno državo članico.

Člen 25

Preglednost računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa neodvisno od svojega sistema lastniške ali pravne strukture letno pripravljajo in objavljajo svoje finančne račune. Ti računi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa popolna skladnost z mednarodnimi standardi ni mogoča, izvajalec tako skladnost doseže v največji možni meri. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa objavijo letno poročilo in pri njih se redno izvaja neodvisna revizija računov iz tega odstavka.
2. Nacionalni nadzorni organi imajo pravico dostopa do računov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa pod njihovim nadzorom. Države članice se lahko odločijo, da dostop do teh računov odobrijo tudi nacionalnim nadzornim organom drugih držav članic.
3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pri svojem internem računovodenju vodijo ločene račune za vsako navigacijsko službo zračnega prometa, kot bi se to od njih zahtevalo, če bi te službe izvajala ločena podjetja, da bi preprečili diskriminacijo, navzkrižno subvencioniranje in izkrivljanje konkurence. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ločene račune za posamezne dejavnosti vodi tudi, kadar:
 - (a) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, naročene v skladu s členom 8(1), in storitve navigacijskih služb zračnega prometa, ki niso zajete v navedeni določbi;
 - (b) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa in opravlja katere koli druge dejavnosti, vključno s storitvami CIS;

(c) zagotavlja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v Uniji in tretjih državah.

Ugotovljeni stroški in dejanski stroški, ki izhajajo iz storitev navigacijskih služb zračnega prometa, se razčlenijo na kategorije stroškov v skladu s členom 20(6), podatki o njih pa so javno dostopni ob upoštevanju varstva zaupnih informacij.

4. Finančne podatke o stroških, sporočene v skladu s členom 19(6), ter druge informacije, pomembne za izračun cen na enoto, revidira ali preveri nacionalni nadzorni organ ali subjekt, ki je neodvisen od zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in ga odobri nacionalni nadzorni organ. Ugotovitve revizije so brez poseganja v zaupnost občutljivih informacij javno dostopne.

POGLAVJE IV

UPRAVLJANJE OMREŽJA

Člen 26

Funkcije omrežja

1. Funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa prispevajo k trajnostni in učinkoviti uporabo zračnega prostora in omejenih virov. Poleg tega omogočajo uporabnikom zračnega prostora uporabo okoljsko optimiziranih poti leta in profilov, hkrati pa pravičen in razumen dostop do zračnega prostora in storitev navigacijskih služb zračnega prometa ter zmanjšujejo preobremenjenost. Funkcije omrežja, naštet v odstavku 2, podpirajo nemoten dostop uporabnikov zračnega prostora do storitev navigacijskih služb zračnega prometa, pa tudi doseganje ciljev uspešnosti ob podpiranju pobud na regionalni in lokalni ravni, in temeljijo na operativnih zahtevah. Ne posegajo v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove obveznosti glede javnega reda ter v zadeve javne varnosti in obrambe.

1a. Države članice brez poseganja zlasti v člena 44 in 46 Uredbe (EU) 2018/1139 ter delegirane in izvedbene akte, sprejete na podlagi navedene uredbe, ohranijo popolno in izključno pristojnost za projektiranje in upravljanje svojih struktur zračnega prostora in omrežja rut. V zvezi s tem države članice upoštevajo okoljske vidike, povpraševanje po zračnem prevozu, sezonskost ter kompleksnost zračnega prometa in načrtov uspešnosti. Preden se odločijo o navedenih vidikih, se posvetujejo z zadevnimi uporabniki zračnega prostora ali skupinami, ki zastopajo take uporabnike zračnega prostora, in vojaškimi organi, kakor je ustrezno.

2. Funkcije omrežja iz odstavka 1 so naslednje:

- (a) projektiranje struktur zračnega prostora, ki zagotavljajo zahtevano raven varnosti, zmogljivosti, prilagodljivosti, odzivnosti, okoljske uspešnosti in nemoteno zagotavljanje hitrih storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ob ustreznem upoštevanju varnostnih in obrambnih potreb;
- (b) ATFM;

- (c) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem zračnem prometu, zlasti radijskih frekvenc, in usklajevanje kod radarskih odzivnikov;
- (d) zagotavljanje zmogljivosti kontrole zračnega prometa v omrežju v skladu z zavezami, kot je določeno v NOP;
- (e) upravljanje kriznih razmer v omrežju;
- (f) pripisovanje zamud v okviru ATFM;
- (g) načrtovanje in izvedbene dejavnosti za vzpostavitev infrastrukture v evropskem omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM.

3. Države članice in vse zadevne operativne zainteresirane strani izvajajo funkcije omrežja ob podpori upravljavca omrežja, ki izvaja naloge iz člena 27(4).

4. Ukrepi, sprejeti za izvajanje funkcij, naštetih v odstavku 2, so izključno operativne ali tehnične narave in ne vključujejo uveljavljanja politične diskrecijske pravice. Upoštevajo posebnosti držav članic in predloge, oblikovane na lokalni ravni. Izvajajo se v sodelovanju s civilnimi in vojaškimi organi, zlasti v skladu z dogovorjenimi postopki glede prilagodljive uporabe zračnega prostora.

Člen 27

Upravljavec omrežja

1. Da bi dosegli cilje iz člena 26 (1), Komisija, ki jo podpira Agencija v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139, zagotovi, da upravljavec omrežja v skladu s tem členom prispeva k izvajanju funkcij omrežja iz člena 26 (2). Komisija nadzira pravilno izvajanje nalog upravljavca omrežja.

2. Komisija imenuje Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni organ za opravljanje nalog upravljavca omrežja. V ta namen Komisija sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3). Ta sklep o imenovanju vključuje pogoje imenovanja, vključno s financiranjem upravljavca omrežja, in podrobne specifične naloge upravljavca omrežja v skladu s tem členom ter členoma 16 in 26 ter ustreznimi izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi členov 18 in 27(8), ter v okviru njihovih omejitev. Seznamu nalog upravljavca omrežja je priložena jasna opredelitev zahtevanih storitev in uspešnosti, s katerimi se meri uspešnot upravljavca omrežja, po potrebi pa tudi ustrezni sporazumi, ki jih je treba skleniti med Komisijo in upravljavcem omrežja, kot so sporazumi o ravni storitve.

3. Upravljavec omrežja opravlja svoje naloge nepristransko in stroškovno učinkovito, zanj se uporabljajo pravila ustreznega upravljanja in neodvisnosti. Če ima pristojni organ, imenovan za upravljavca omrežja, tudi regulativne funkcije, se zagotovi, da so take funkcije organizacijsko ločene. Upravljavec omrežja pri opravljanju svojih nalog upošteva potrebe celotnega omrežja ATM, hkrati pa ščiti obrambne zmogljivosti.

4. Upravljalec omrežja opravlja naslednje naloge v podporo funkcijam omrežja iz člena 26(2):

(a) podpora projektiranju strukture zračnega prostora, ki zagotavlja zahtevano raven varnosti, zmogljivosti, prilagodljivosti, odzivnosti, okoljske uspešnosti in nemoteno zagotavljanje hitrih storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ob ustreznem upoštevanju varnostnih in obrambnih potreb;

(b) usklajevanje ATFM;

(c) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem zračnem prometu, zlasti radijskih frekvenc, in usklajevanje kod radarskih odzivnikov;

(d) olajšanje prenosa izvajanja služb zračnega prometa, če to odobri zadevna država članica ob upoštevanju potrebnih sporazumov za usklajevanje splošnega in operativnega zračnega prometa ter potrebe po ohranjanju ustreznega usklajevanja v zadevnih strukturah zračnega prostora;

(da) priprava NSP in vzpostavitev NOP;

(e) usklajevanje in podpora pri zagotavljanju zmogljivosti kontrole zračnega prometa v omrežju v skladu z zavezami operativnih zainteresiranih strani iz NOP;

(f) usklajevanje v podporo pri upravljanju kriznih razmer v omrežju;

(g) podpora pri pripisovanju zamud v okviru ATFM, vključno s postopkom naknadnega prilagajanja, ki vključuje izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, letališča in nacionalne organe, da se obravnavajo vprašanja, ki se nanašajo na merjenje, razvrščanje in pripisovanje zamud v okviru ATFM;

(h) usklajevanje in podpora pri načrtovanju in izvedbenih dejavnosti za vzpostavitev infrastrukture v evropskem omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, in sicer z dejavnim sodelovanjem operativnih zainteresiranih strani pri upravljanju, pri čemer se po potrebi upoštevajo vojaške in operativne potrebe in z njimi povezani operativni postopki;

(i) spremljanje delovanja infrastrukture v evropskem omrežju ATM.

4a. Upravljavec omrežja predlaga podporne ukrepe glede operativnih zadev, namenjene varnemu in učinkovitemu načrtovanju in delovanju omrežja v običajnih in kriznih razmerah v omrežju, ter ukrepe, namenjen e stalnemu izboljševanju delovanja omrežja na enotnem evropskem nebu in splošni uspešnosti omrežja, zlasti v zvezi z izvajanjem programa uspešnosti. Z ukrepi, ki jih sprejme upravljavec omrežja, se izvede popolna vključitev letališč v omrežje.

5. Upravljavec omrežja predlaga ukrepe, če se cilji uspešnosti iz člena 10 ne odražajo ustrezno v zmogljivosti, ki jo morajo zagotoviti posamezni izvajalci služb zračnega prometa ter o kateri se v NOP dogovorijo upravljavec omrežja in navedeni izvajalci služb zračnega prometa.

6. Upravljavec omrežja ob usklajevanju z ustreznimi stranmi svetuje Komisiji o vzpostavljanju infrastrukture v omrežju ATM v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM, zlasti za opredelitev naložb, potrebnih za omrežje.

7. Vsi ukrepi, ki jih sprejme upravljavec omrežja pri opravljanju svojih nalog, se sprejmejo v okviru postopka sodelovalnega odločanja. Zadevne strani v postopku sodelovalnega odločanja si v največji možni meri prizadevajo za izboljšanje delovanja in uspešnosti omrežja, zlasti kar zadeva vseevropske cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja, ob upoštevanju bistvenih varnostnih interesov ter regionalnih in lokalnih okoliščin.

7a. Postopek sodelovalnega odločanja iz odstavka 7 temelji na:

- a) ustreznem in rednem posvetovanju z operativnimi zainteresiranimi stranmi, koordinatorji letaliških slotov, državami članicami ter po potrebi z Agencijo in Komisijo;
- b) podrobnih delovnih dogovorih, ki jih pripravi upravljavec omrežja, zlasti skupaj z operativnimi zainteresiranimi stranmi in državami članicami, ter postopkih za delovanje, ki jih oblikuje upravljavec omrežja za obravnavo načrtovanja in operativnih vidikov, povezanih z izvajanjem funkcij omrežja.

Pri posvetovanju iz točke a) in podrobnih delovnih pogojih iz točke b) se upoštevajo posebne značilnosti in zahteve vsake funkcije omrežja.

Cilj postopka sodelovalnega odločanja je doseči soglasje. Če gre za vprašanje suverenosti držav članic nad njihovim zračnim prostorom, je potrebna privolitev zadevne države članice oziroma zadevnih držav članic.

Če ena ali več operativnih zainteresiranih strani nasprotuje ukrepom v zvezi opravljanjem nalog upravljavca omrežja, se zadeva preda v rešitev odboru za upravljanje omrežja.

7b. Odbor za upravljanje omrežja se ustanovi z izvedbenimi akti iz odstavka 8, da se zagotovi ustrezno upravljanje izvajanja funkcij omrežja.

Odbor za upravljanje omrežja je odgovoren za odobritev in potrditev ukrepov, ki jih sprejme ali predlaga upravljavec omrežja v pogojih iz izvedbenega akta iz odstavka 8, za potrditev specifikacij za posvetovanje in podrobnih delovnih dogovorov iz točk a) in b) odstavka 7a, za potrditev NOP in odobritev NSP, preden ga potrdi Komisija skupaj z državami članicami, za spremljanje izvajanja funkcij omrežja in za zagotavljanje mnenj ali priporočil glede specifičnih zadev.

Odbor za upravljanje omrežja sestavljajo predstavniki operativnih zainteresiranih strani, koordinatorji slotov, predstavniki Komisije, predstavniki upravljavca omrežja in predstavniki Eurocontrola.

7c. Pri odločitvah strateškega pomena v polni meri sodelujejo države članice.

8. Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3), določi podrobna pravila za izvajanje člena 26 in tega člena, zlasti za izvajanje funkcij omrežja, vključno s kriznim upravljanjem; za imenovanje upravljavca omrežja, pogoje za tako imenovanje in podrobne naloge upravljavca omrežja v povezavi s funkcijami omrežja; za sestavo, delovanje, odločanje in podrobne naloge odbora za upravljanje omrežja, tudi v povezavi s kriznim upravljanjem; za postopek sodelovalnega odločanja; za merila in dejavnike, ki jih morata upravljavec omrežja in odbor za upravljanje omrežja upoštevati pri opravljanju nalog, ki so jima dodeljene, ter za mehanizme upravljanja omrežja.

Člen 28

Preglednost računov upravljavca omrežja

1. Finančni računi upravljavca omrežja se pripravljajo in objavljajo letno. Navedeni računi so v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, ki jih je sprejela Unija. Kadar zaradi pravnega statusa upravljavca omrežja popolna skladnost z mednarodnimi računovodskimi standardi ni mogoča, upravljavec omrežja tako skladnost doseže v največji možni meri.
2. Upravljavec omrežja objavi letno poročilo o svojih dejavnostih in pri njem se redno izvaja neodvisna revizija.

Člen 30

Odnosi z vojaškimi organi

Države članice v okviru skupne prometne politike zagotovijo, da se med pristojnimi civilnimi in vojaškimi organi sklenejo ali obnovijo pisni sporazumi ali enakovredne pravne ureditve za upravljanje specifičnih blokov zračnega prostora.

POGLAVJE V

**ZRAČNI PROSTOR, INTEROPERABILNOST IN TEHNOLOŠKE
INOVACIJE**

Člen 32

Elektronske letalske informacije

Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic in na način, ki dosledno upošteva navedeno objavo, upravljavec omrežja v sodelovanju z EUROCONTROLOM vzpostavi vseevropsko infrastrukturo za letalske informacije za izboljšanje razpoložljivosti elektronskih letalskih informacij visoke kakovosti, ki so predstavljene na zlahka dostopen način ter po kakovosti in pravočasnosti podatkov ustrezajo zahtevam vseh zadevnih uporabnikov. Tako razpoložljive letalske informacije so samo informacije, ki izpolnjujejo bistvene zahteve iz točke 2.1 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139.

Člen 32a

Pravila zračnega prometa in klasifikacija zračnega prostora

Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3):

- a) sprejme ustrezne določbe glede pravil zračnega prometa, osnovanih na standardih ICAO in priporočenih praksah;
- b) sprejme ustrezne določbe za zagotovitev in ustrezno prilagoditev enotnega izvajanja klasifikacije zračnega prostora ICAO z namenom nemotenega zagotavljanja varnih in učinkovitih storitev služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.

Člen 33

Prilagodljiva uporaba zračnega prostora

1. Države članice ob upoštevanju značilnosti in narave vojaških dejavnosti v vsaki državi članici, pa tudi organiziranosti vojaških vidikov v svoji pristojnosti zagotavljajo uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, da bi olajšale upravljanje zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike.
2. Države članice Komisiji letno poročajo o uporabi koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora v svoji pristojnosti v okviru skupne prometne politike.
3. Kadar so zlasti ob upoštevanju poročil, ki jih predložijo države članice, potrebni enotni pogoji za uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, Komisija v okviru omejitev skupne prometne politike in brez poseganja v pristojnosti držav članic nad njihovim zračnim prostorom sprejme izvedbene akte v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).
4. V primerih, kadar uporaba tega člena povzroči znatne operativne težave, lahko države članice začasno ukinejo takšno uporabo, pod pogojem, da o tem nemudoma obvestijo Komisijo in druge države članice. Po uvedbi začasne ukinitve se lahko za zračni prostor v pristojnosti zadevne države članice oziroma zadevnih držav članic prilagodijo pravila, sprejeta v skladu z odstavkom 3.

Člen 34

Usklajevanje projekta SESAR

Subjekti, pristojni za naloge, ki jih določa pravo Unije na področjih usklajevanja opredelitvene faze SESAR, razvojne faze SESAR in uvajalne faze SESAR, kakor je ustrezno, zagotovijo učinkovito usklajevanje med navedenimi tremi fazami ter s tem dosegli nemoten in pravočasen prehod med njimi, pri čemer se osredotočijo zlasti na fazo industrializacije.

Vključene so vse ustrezne civilne in vojaške zainteresirane strani v kar najširšem možnem obsegu.

Komisija vzpostavi mehanizme za spremljanje učinkovitosti usklajevanja projekta SESAR.

Člen 35

Skupni projekti

1. Komisija lahko vzpostavi skupne projekte, in sicer na podlagi potreb po sinhronizaciji med zainteresiranimi stranmi, za izvajanje bistvenih operativnih sprememb iz evropskega osrednjega načrta ATM, ki so dosegle zadostno zrelost, da bi lahko omogočile interoperabilne zmogljivosti v vseh državah članicah z namenom izboljšanja uspešnosti enotnega evropskega neba.
2. Komisija lahko vzpostavi tudi mehanizme upravljanja za skupne projekte in njihovo izvajanje. Vse zadevne civilne in vojaške zainteresirane strani so v te mehanizme vključene v največji možni meri ter, kjer je to mogoče in ustrezno, imajo vodilno vlogo.
3. Skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Unije v sklopu večletnega finančnega okvira. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o uporabi svojih finančnih sredstev, Komisija opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in zadevnimi zainteresiranimi stranmi v skladu s členom 38, pri tem pa preuči prednostno razvrstitev in vse primerne načine za financiranje izvajanja takih projektov.
4. Komisija skupne projekte in mehanizme upravljanja iz odstavkov 1 in 2 vzpostavi z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 37(3).

POGLAVJE VI

KONČNE DOLOČBE

Člen 37

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko nebo (v nadaljnjem besedilu: odbor), ki je sestavljen iz dveh predstavnikov vsake države članice in mu predseduje Komisija. Odbor zagotavlja primerno upoštevanje interesov vseh kategorij uporabnikov. Odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011 .
4. Kadar odbor ne da mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se ne uporablja tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 38

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

1. Države članice, nacionalni nadzorni organi, organ za oceno uspešnosti, kadar je bil imenovan v skladu s členom 9b, in upravljavec omrežja vzpostavijo posvetovalne mehanizme za ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede opravljanja svojih nalog pri izvajanju te uredbe.

2. Komisija mehanizem vzpostavi na ravni Unije za posvetovanje z zadevnimi zainteresiranimi stranmi o zadevah, povezanih z izvajanjem te uredbe. Pri posvetovanju sodeluje poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom Komisije 98/500/ES. Kadar je potrebno posvetovanje glede vojaških vidikov, se Komisija za namen točke (e) odstavka 3 posvetuje ne le z državami članicami, temveč tudi z Evropsko obrambno agencijo in nacionalnimi vojaškimi organi.

3. Za namene odstavkov 1 in 2 se je mogoče, če je to ustrezno, posvetovati vsaj z naslednjimi operativnimi in neoperativnimi zainteresiranimi stranmi:

- (a) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali skupinami, ki jih zastopajo;
- (b) upravljavcem omrežja;
- (c) upravljavci letališč ali skupinami, ki jih zastopajo;
- (d) uporabniki zračnega prostora ali skupinami, ki jih zastopajo;
- (f) proizvodno industrijo;
- (g) predstavniškimi organi strokovnega osebja;
- (h) nacionalnimi organi, vključno s pristojnimi nacionalnimi vojaškimi organi;
- (i) koordinatorji letaliških slotov;
- (j) nevladnimi organizacijami, usmerjenimi v letalstvo ali ATM.

Člen 38a

Odnosi z zainteresiranimi stranmi

Izvajalci služb zračnega prometa vzpostavijo posvetovalne mehanizme za posvetovanje z zadevnimi uporabniki zračnega prostora, upravljavci aerodromov in vojaškimi organi glede vseh bistvenih vprašanj, povezanih s storitvami, ki jih zagotavljajo, vključno z ustreznimi spremembami konfiguracij zračnega prostora, ali bistvenih naložb, ki imajo ustrezen učinek na upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in/ali pristojbine.

Člen 39

Odnosi s tretjimi državami

Unija in njene države članice si prizadevajo za in podpirajo razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije. V ta namen si v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami, zlasti na območju EUROCONTROLA ali v regiji ICAO EUR, prizadevajo za razširitev enotnega evropskega neba na navedene države. Poleg tega si prizadevajo za sodelovanje z navedenimi državami v okviru sporazumov o čezmejnem opravljanju storitev s tretjimi državami, o sodelovanju glede posodobitve ATM, o funkcijah omrežja ali v okviru sporazuma med Unijo in EUROCONTROLOM za vzpostavitev splošnega okvira za okrepljeno sodelovanje, da bi se okrepila „vseevropska razsežnost“ ATM.

Ta člen ne posega v odločitev držav članic glede tega, ali bi bilo treba enotno evropsko nebo razširiti na njihove čezmorske države in ozemlja ali avtonomna ozemlja v drugih regijah ICAO.

Člen 40

Podpora drugih organov

Komisija pri izpolnjevanju svojih nalog v skladu s to uredbo lahko zaprosi za podporo drugih organov, vključno z EUROCONTROLOM v okviru sporazuma med Unijo in EUROCONTROLOM, ki zagotavlja splošni okvir za okrepljeno sodelovanje.

Člen 41

Zaupnost

1. Nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, nacionalni pristojni organi, Komisija, organ za oceno uspešnosti in upravljavec omrežja ne razkrivajo informacij zaupne narave, zlasti ne informacij o izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa, njihovih poslovnih odnosih ali stroškovnih in prihodkovnih komponentah.
2. Odstavek 1 ne posega v pravico nacionalnih nadzornih organov in Komisije do razkritja, kadar je to nujno za izpolnjevanje njihovih dolžnosti. V tem primeru je tako razkritje sorazmerno in upošteva zakonite interese izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč ali drugih zadevnih zainteresiranih strani pri varstvu poslovno občutljivih informacij.
3. Informacije in podatki, ki so dostopni v skladu s členi 13(3b), 13a(6), 13b(2), 25(3) in 25(4) ali o katerih se poroča v skladu s členom 19(6), zlasti glede ugotovljenih stroškov in dejanskih stroškov imenovanih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, se javno razkrijejo, in sicer ob upoštevanju varstva poslovnih interesov fizične ali pravne osebe, vključno z intelektualno lastnino, razen če ne prevlada javni interes za razkritje.

Člen 42

Kazni

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe ter izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, zlasti s strani uporabnikov zračnega prostora, upravljavcev letališč in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 43

Vrednotenje

1. Komisija ovrednoti pravne, socialne, gospodarske in okoljske učinke te uredbe ter njeno dodano vrednost tako na nacionalni kot na evropski ravni pet do osem let po začetku njene veljavnosti.

Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic, vključno od vojaških organov, zahteva informacije v zvezi z uporabo te uredbe.

2. Komisija svoje ugotovitve predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Ugotovitve vrednotenja se objavijo.

Člen 44

Zaščitni ukrepi

Ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, če so ti potrebni za zaščito bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Taki ukrepi so zlasti tisti, ki so nujni:

- (a) za nadzor zračnega prostora v njeni pristojnosti v skladu z regionalnimi dogovori ICAO o navigaciji v zračnem prometu, vključno s sposobnostjo odkrivanja, prepoznavanja in presojanja vseh zrakoplovov, ki uporabljajo tak zračni prostor, da bi zaščitili varnost letov in sprejeli ukrepe za zadostitev varnostnim in obrambnim potrebam;
- (b) v primeru resnih notranjih nemirov, ki bi vplivali na vzdrževanje javnega reda in miru;
- (c) v primeru vojne ali resnih mednarodnih napetosti, ki bi pomenile nevarnost vojne;
- (d) za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti države članice v zvezi z ohranjanjem miru in mednarodne varnosti;
- (e) za izvajanje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja, vključno s potrebnimi možnostmi za vaje.

Člen 45

Razveljavitev

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

Sklicevanje na razveljavljene uredbe se šteje kot sklicevanje na to uredbo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge III.

Člen 46

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Člen 3(3) in člen 25(3) se uporabljata od *[Urad za publikacije: vstaviti datum – 72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*.

Členi 10 do 24 se uporabljajo od enega leta po njenem sprejetju. Vendar se člen 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 in člen 15 Uredbe (ES) št. 550/2004 ter izvedbeni akti, sprejeti na njuni podlagi, še naprej uporabljajo za namene izvajanja programa uspešnosti in ureditve pristojbin, ki se nanašata na tretje referenčno obdobje. Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/709, kot je bil sprejet 6. maja 2019, se še naprej uporablja do konca četrtega referenčnega obdobja.

Člen 27(4) in člen 32 se uporabljata za upravljavca omrežja od dne, ko se začne uporabljati sklep o imenovanju, ki se sprejme v skladu s členom 27(2).

Člen 42 se uporablja od *[Urad za publikacije: vstaviti datum začetka veljavnosti te uredbe]*. Ukrepi, ki so jih države članice sprejele na podlagi navedenega člena, se uporabljajo od:

- *[Urad za publikacije: vstaviti datum – 72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]* v zvezi s kršitvami člena 3(3) in člena 25(3);
- eno leto po sprejetju te uredbe v zvezi s kršitvami členov 10 do 24.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik

PRILOGA II

Razveljavljene uredbe z njihovimi spremembami

Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 1)	
Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 10)	
Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 96, 31.3.2004, str. 20)	
Uredba (ES) št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 300, 14.11.2009, str. 34)	samo členi 1, 2 in 3

PRILOGA III

KORELACIJSKA TABELA

Uredba 549/2004	Uredba 550/2004	Uredba 551/2004	Ta uredba
člen 1(1) do (3)			člen 1(1) do (3)
člen 1(4)			—
—			člen 1(4)
člen 2, točka 1(a) in (b)			člen 2, točka 5(a) in (b)
člen 2, točka 2			člen 2, točka 1
člen 2, točka 3			člen 2, točka 2
—			člen 2, točka 2a
člen 2, točka 4			člen 2, točka 4
—			člen 2, točka 6
člen 2, točka 5			člen 2, točka 3
člen 2, točka 6			člen 2, točka 11
člen 2, točka 7			člen 2, točka 12
—			člen 2, točka 13
člen 2, točka 8			člen 2, točka 14
člen 2, točka 9			člen 2, točka 8
člen 2, točka 10			člen 2, točka 9
člen 2, točka 11			člen 2, točka 10

člen 2, točka 12			člen 2, točka 17
—			člen 2, točke 18 do 20
člen 2, točka 13			člen 2, točka 16
člen 2, točka 13a			člen 2, točka 33
člen 2, točka 14			—
—			člen 2, točka 21
—			člen 2, točka 22
člen 2, točka 16			člen 2, točka 23
člen 2, točka 17			člen 2, točka 32
člen 2, točka 18			—
člen 2, točka 19			člen 2, točka 24
—			člen 2, točki 25 in 26
člen 2, točka 20			člen 2, točka 31
člen 2, točka 22			člen 2, točka 34
člen 2, točka 23			—
člen 2, točka 23a			člen 2, točka 35
—			člen 2, točki 35b in 35c
člen 2, točka 23b			člen 2, točka 15
člen 2, točki 24 in 25			—
člen 2, točka 26			člen 2, točka 36

člen 2, točka 27			–
člen 2, točka 28			člen 2, točka 37
člen 2, točka 29			člen 2, točka 38
–			člen 2, točki 39 in 40
člen 2, točka 30			člen 2, točka 41
–			člen 2, točki 42 in 43
–			člen 2, točke 43a do 43c
člen 2, točka 31			člen 2, točka 44
–			člen 2, točka 44a
–			člen 2, točka 45
člen 2, točka 32			–
člen 2, točka 33			člen 2, točka 46
člen 2, točka 34			člen 2, točka 47
–			člen 2, točke 48 do 52
člen 2, točki 35 in 36			–
člen 2, točka 38			člen 2, točka 53
člen 2, točka 39			člen 2, točka 54
–			člen 2, točka 56

člen 2, točka 40			člen 2, točka 57
člen 2, točka 41			člen 2, točka 27
—			člen 2, točke 28 do 30
			člen 2a
člen 3			—
člen 4(1)			člen 3(1)
člen 4(2)			člen 3(3)
—			člen 3(4)
člen 4(3)			člen 3(2)
člen 4(4)			
—			
člen 4(5)			člen 3(9)
—			členi 4 do 9
člen 5(1)			člen 37(1)
člen 5(2)			
člen 5(3)			člen 37(3)
—			člen 37(4)
člen 5(4) in (5) ter člen 6			—
člen 7			člen 39
člen 8(1)			člen 40

člen 8(2)			—
—			člen 41
člen 9			člen 42
člen 10(1)			člen 38(1)
člen 10(2)			člen 38(2)
člen 10(3)			člen 38(3)
—			člen 38a
člen 11(1), prvi stavek, ter člen 11(3), točka (d), prvi in tretji stavek			člen 10(1)
člen 11(1), točke (a) do (c)			člen 10(2)
člen 11(2)			—
člen 11(3), točka (a)			člen 11
člen 11(3), točki (b) in (c)			členi 13(1), (3), (3a) in (3b)
—			člen 13(1a) in (1b)
člen 11(3)b			člen 13(2)
člen 11(3), točka (c), prvi pododstavek			člen 13(5)

člen 11(3), točka (c), prvi pododstavek			člen 13a(1)
—			člen 13a(2)
člen 11(3), točka a			člen 13a(3)
člen 11(3), točka (c), pododstavki 2–4			člen 13a(4) in (5)
—			člen 13a(6)
člen 11(3), točka (d), drugi stavek			člen 13b(2)
—			člen 13b(1) in (2a)
člen 11(3), točka (e)			člen 13(b3)
—			člena 16 in 17
člen 11(4), točka (a)			člen 10(3), točka (a)
—			člen 10(3), točke (b) do (d)
člen 11(4), točki (b) in (c)			—
člen 11(4), točka (d)			člen 10(3), točka (e)
člen 11(4), točka (e)			člen 10(3), točka (f)
—			člen 10(3), točke

			(g) do (k)
člen 11(4), drugi pododstavek			člen 18
člen 11(5)			—
člen 11(6)			člen 18
—			členi 19 do 35
člen 12(1) in (2) do „v členu 3“			člen 43(1)
člen 12(2), del prvega stavka, ki se začne s „ter prvič predloži poročilo o tem Evropske mu parlamentu“			člen 43(2)
člen 12(3) in (4)			—
člen 13			člen 44
—			člen 45
člen 13a			—
člen 14			člen 46
	člen 1		člen 1(1)
	—		člen 1(2) do (4)
	—		člena 2 in 3
	člen 2(1)		člen 4(1)
	—		

	člen 2(2)		člen 4(3)
	—		člen 5(1)
	člen 2(3)		člen 5(3)
	člen 2(4)		člen 5(2)
	člen 2(5)		člen 5(4)
	člen 2(6)		člen 5(5)
	—		člen 5(5a)
	členi 3 do 6		—
	člen 7		člen 7(1a), točka (a)
	člen 7(2)		člen 7(1a), točka (c)
	člen 7(3), prvi stavek		—
	člen 7(3), drugi in tretji stavek		—
	člen 7(4)		
			člen 6(2a) in (3)
	člen 7(5) in (6)		—
	člen 7(7)		člen 6(1), drugi pododstavek, ter člen 6(4) in (5)
	člen 7(8) in (9)		—
	—		člen 6(6)

	člen 8(1)		člen 7(1)
	—		člen 7(1), točka (b) in drugi pododstavek, točki (c) in (d)
	člen 8(2)		člen 7(2)
			člen 7(2), zadnji stavek
	člen 8(3)		člen 7(3)
	člen 8(4) in (5)		—
	člen 8(6)		člen 7(4)
	člen 9		člen 7a
	člen 9a		člen 2a
	člen 9b		—
	člen 10		člen 7b
	—		členi 9b do 18
	člen 11		člen 30
	člen 12(1)		člen 25(1)
	člen 12(2)		člen 25(1)
	člen 12(3)		člen 25(3)
	—		člen 25(4)
	člen 12(4)		člen 25(2)
	—		členi 26 do 28

	člen 12(5)		–
	člen 13(1)		člen 9a(1)
	–		
	člen 13(2)		člen 9a(3)
	člen 13(3)		člen 9a(4)
	–		členi 32a do 34
	člen 14		člen 19(1)
	člen 15(1)		člen 19(2)
	člen 15(3), točka (f)		člen 19(3)
	–		člen 19(5)
	člen 15(2), točka (a)		člen 20(1) in (2)
	člen 15(2), točka (b), prvi stavek		člen 20(2)
	člen 15(2), točka (b), drugi stavek		člen 20(3)
	člen 15(2), točka (b), tretji stavek		člen 20(4)
	člen 15(2), točka (c)		–
	člen 15(2), točka (d)		člen 20(6)

	člen 15(2), točka (e)		člen 20(5)
	člen 15(2), točka (f)		člena 19(6) in 23
	člen 15(3), točka (a)		člen 22(1)
	—		člen 22(2), (3) in (5a)
	člen 15(3), točka (b)		člen 22(4)
	člen 15(3), točka (c)		člen 21(1)
	—		člen 21(1a) in (2)
	člen 15(3), točka (d)		člen 19(2)
	člen 15(3), točka (e)		člena 20(2) in
			22(1)
	člen 15(3), točka (f)		člen 22(5)
	člen 15(4)		člen 23
	člen 15a(1) in (3), prvi stavek		člen 35(1) in (4)
	člen 15a(2)		člen 35(2) in (4)
	člen 15a(3), drugi do četrty stavek		člen 35(3)
	—		členi 37 do 40
	člen 15a(3), peti stavek		—

	člen 16(1)		člen 24(1)
	člen 16(2)		člen 24(2) in (3)
	člen 16(3)		člen 24(3)
	člen 17		—
	člen 18(1)		člen 41(1)
	člen 18(2)		člen 41(2)
	člen 18(3)		člen 41(3)
	—		členi 42 do 45
	člen 19		člen 46
	Priloga I		—
	Priloga II		—
		člen 1(1)	člen 1(1)
		člen 1(2)	člen 1(1)
		—	člen 1(2) in (3)
		člen 1(3)	člen 1(4)
		—	člen 1(5) in (6) ter členi 2 do 25
		člena 1(4) in 3	—
		člen 3a	člen 32
		člena 4 in 5	—
		člen 6(1)	člen 26(1)
			člen 26(1a)

		člen 6(2), prvi pododstavek	člen 26(2)
		—	člen 26(3)
		člen 6(2), drugi pododstavek	člen 26(4)
		—	člen 27(1)
		člen 6(2), tretji pododstavek, prvi stavek	člen 27(2)
		člen 6(2), tretji pododstavek, drugi in tretji stavek	člen 27(3)
		—	člen 27(4) do (7c)
		člen 6(3)	—
		člen 6(4)	člen 27(8)
		člen 6(5)	člen 26(1a)
		člen 6(6)	člen 26(2), točka

			(b)
		člen 6(7) do (9)	člen 27(8)
		–	člena 28 in 30
		člen 7(1)	člen 33(1)
		člen 7(2)	člen 33(2)
		člen 7(3)	člen 33(3)
			člen 33(4)
		–	členi 34 do 45
		člena 8 in 10	–
